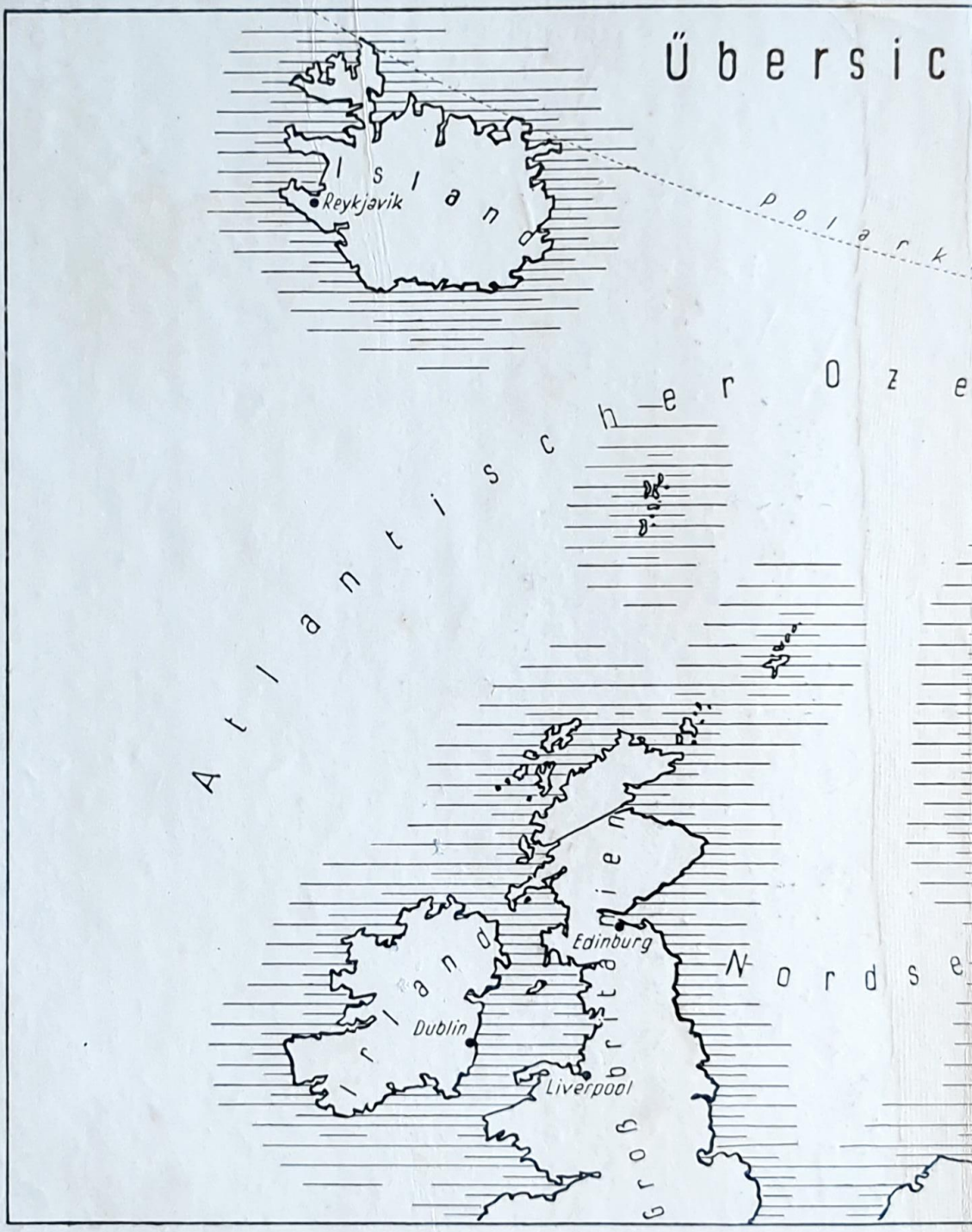
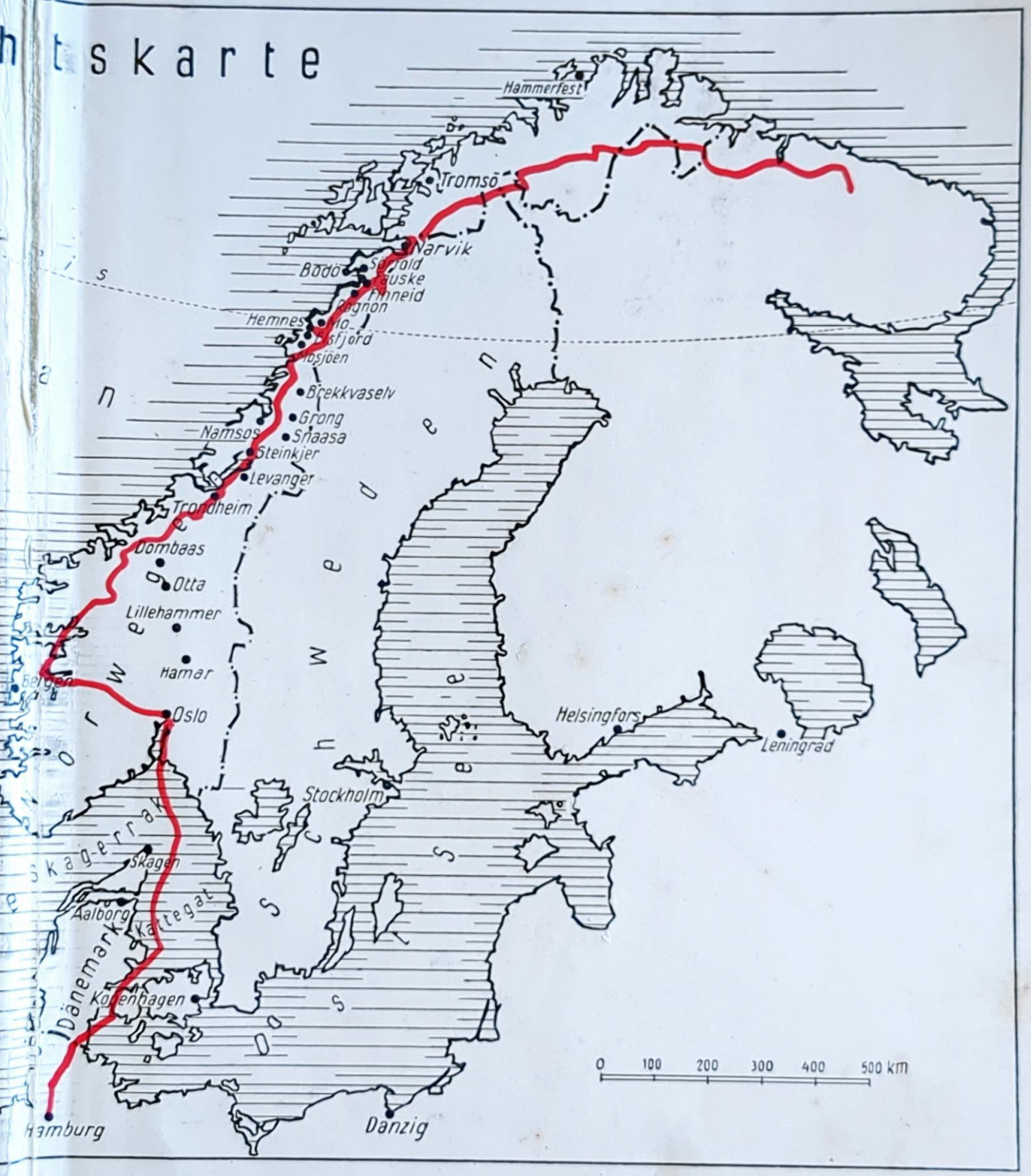
KAMERADSCHAFT für Narvik


Übersic
Island
Reykjavik
polark
Atlantischer Oze
Irland
Dublin
Liverpool
Großbritannien
Edinburg
Nordse

...tskarte



Hammerfest
Tromsö
Narvik
Bodö
Sörfold
Lauske
Finneid
Pognon
Hemnes
Mo
Elsfjord
Mosjöen
Brekkvaselv
Grong
Namsos
Snaasa
Steinkjer
Levanger
Trondheim
Dombaas
Otta
Lillehammer
Hamar
Bergen
Oslo
Norwegen
Schweden
Helsingfors
Leningrad
Stockholm
Skagerrak
Skagen
Aalborg
Kattegat
Dänemark
Kopenhagen
Ostsee
Hamburg
Danzig
0 100 200 300 400 500 km

HORN / VOGEL

Kameradschaft für Narvik

KAMERADSCHAFT

für

NARVIK

Marsch nach dem Norden

Herausgegeben von

Dr. Martin Horn / Karl Vogel

FRITZ LASSNER
6130 SCHWAZ / Tirol
Innsbruckerstraße 10

Gauverlag Tirol-Vorarlberg, Innsbruck

An dieser Stelle danken wir den Kameraden, die durch Beiträge von Erlebnisberichten und Bildmaterial zum Zustandekommen dieses Werkes beigetragen haben.

Die Verfasser

Innsbruck 1942. - Erschienen in der NS.-Gauverlag und Druckerei Tirol-Vorarlberg Ges. m. b. H. - Alle Rechte vorbehalten.
Druck: E. Gundlach Aktiengesellschaft, Bielefeld

Der Führer im Großdeutschen Reichstag:

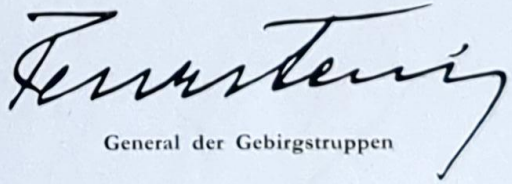
„Das Norwegen-Unternehmen war das kühnste in der ganzen Kriegsgeschichte."

General Dietl
im Gespräch mit
General Feurstein

Auszug aus dem Tagesbefehl des Siegers von Narvik, General Dietl:

„General Feurstein hat seine Division seit ihrer Aufstellung in Krieg und Frieden erfolgreich geführt. Der Geist höchster Pflichterfüllung und steter voller Einsatzbereitschaft, mit dem er seiner Gebirgsdivision ein leuchtendes Vorbild gegeben hat, wird stets bei allen ihm unterstellt gewesenen Truppenteilen und dem ganzen Gebirgskorps Norwegen unvergessen bleiben. Der so kameradschaftliche und einzigartige Vormarsch der Tiroler Gebirgsdivision zum Entsatz der Gruppe Narvik wird in der Geschichte dieser Kämpfe stets besonders rühmend hervorgehoben werden."

Der Titel des Buches sagt alles! – Kameradschaft! Sie war und ist der Kitt, der die Truppen der 2. Gebirgsdivision, vom ersten Tag ihrer Aufstellung an, immer eng zusammenhielt. – Ob in Polen oder beim Einsatz von Narvik, immer war es die Kameradschaft – die freiwillige Opferbereitschaft für die anderen, – die unserem Gebirgsjäger Schwung und Ausdauer verlieh und ihn zum besten Soldaten unseres Führers machte. Der Alpenländler ist vielleicht etwas bedächtiger, dafür um so härter und zuverlässiger in seinem Draufgehen. – Unsere „Jäger" wissen, worum es in diesem Kampfe geht, und sie werden zähe durchhalten und sich überall voll bewähren, wo immer sie auch des Führers Wille einsetzen wird.



General der Gebirgstruppen

Das Unternehmen Norwegen wird infolge seiner unerhörten Kühnheit stets eines der Ruhmesblätter deutscher Geschichte bleiben. Über all den in Norwegen erfochtenen Siegen wird wie ein Komet der Name Narvik schweben. Was eine der in Norwegen eingesetzten Kampfgruppen, die aus ostmärkischen Gebirgsjägern bestehende Gruppe unter dem Kommando des Tiroler Generals Feurstein, im Raume zwischen Drontheim und Narvik — und damit zur Entlastung von Narvik — geleistet hat, sollen die Bilder und Berichte dieses Buches künden. Es war die Aufgabe dieser Gruppe, den noch nicht in deutscher Hand befindlichen Raum zwischen Drontheim und Narvik vom in der Hauptsache aus Engländern, Franzosen und Norwegern bestehenden Feind zu säubern und die in Narvik gegen ungeheuere Übermacht heldenmütig kämpfende Gruppe unter General Dietl zu entsetzen. In Erfüllung dieses Kampfauftrages hat die Gruppe Feurstein in wenigen Wochen die über 800 Kilometer betragende Entfernung Drontheim—Narvik überwunden. Obgleich der Feind keine Brücke in dem unwegsamen, zerklüfteten Gelände ganz gelassen hatte, obwohl die einzige zur Verfügung stehende Vormarschstraße durch die Schneeschmelze und die durch den Krieg hervorgerufene starke Beanspruchung zu einem grundlosen unbefahrbaren Morast geworden war, blieben unsere Jäger infolge der unermüdlichen Arbeit unserer Pioniere dem Gegner ständig auf den Fersen. Sie haben durch ihre in harten Entbehrungen erfochtenen Siege das Ihre dazu beigetragen, den Norweger von der Aussichtslosigkeit jedes weiteren Widerstandes zu überzeugen und die Truppen der Westmächte zum fluchtartigen Verlassen des Landes zu zwingen. Durch ihr zähes Durchhalten haben sie — ebenso wie die Führung — den Dank — und das darin enthaltene Lob — aus dem Munde des Siegers von Narvik, des Generals Dietl, verdient, ausgezeichnete Kameradschaft für Narvik geübt zu haben.

Der große Unbekannte.

Das Wasserflugzeug sichert den Luftraum

Mir Jagr vom zwoatn Schub.

Mir Gebirgsjagr passn grad guat aur af Norwegn. Nit öpper, weil sie ins dahoam schun spaßhalber die „Gebirgsmarinler“ ghoaßn habm, a nit, weil mir die Eisbärn sögn mechtn und sie ins!
Noa, dös isch Nöbnsach!
Die Hauptsach, übr dö hun i lang nachdenkt, und jatzt wer i davon dischgutiern.
Lang voar ins sein schun andre Gebirgsjagr in Norwegn gwösn ganz droben in Narvik, der erschte Schub.
Dö habm schneidig 's Land erobert, wias mir, moan i, a gmacht háttn. Ins aber habm sie spátr auergschickt.

. . . . . und Vorpostenboote überwachen den Hafen.

Ganz ohne Nachhilfe geht es bei Kamerad Pferd nicht.

Mir vom zwoatn Schub, was solltn mir a no erobern, hot si jedr denkt! — Und dechtrscht hom mir no öppas zun Erobern gfundn!
Losts lei zua.
Die norwegischen Leit habm mehrschtntoals bease Gsichtr gmacht, wia mir daherkemmen sein. Bsunders die Madln ham schiach hergschaut und a Prianggn gschnittn. Bei, dös kunscht janen halt a nit verargn, und liaber so, als wia schmeichln.
Freilig, wer öppr hat wölln widerschpenschtig sein, den hom mir schun zoagt, daß mir koan Schpaß verschtian. Alls in alln abr sein mir Jagr decht a einsichtige Menschen und tian nit glei beißn.
Es ischt a so mit ins: sein mir weit wegg von drhoam, nachr brauchn mir sinscht Leit, mit denen mir dischgutiern können. Ja, und a Hötz mecht man a amol machen.
So hat's ungfongn in der Rosnhoffschual in Oslo.

Das ist unseren Pferden denn doch etwas Neues!

Alles wartet in Spannung auf den Einschiffungsbefehl.

Jedn Tag mehr sein af d' Nacht die Norweger daherkömma. Am groaßn Platz hinter dr Schual. Saggra, zuagangn ischt's wia afn Haller-Markt. Die Leit sein haufnweis beinander gstandn.
Aus'n oan Haufn hat a Jodlr außerklungn, aus'n andern a Gstanzl. Obm vom zwoatn Stock homs' Trompetn und Ziachorgl gschpielt, nachr hat oaner mit a Flötn augmacht.
Bua, dö Leit hobm glost!
Da entn siecht man af oamol zwoa Händ mit an Schtoan übr die Köpf kemmen. Wos ischt? Die Insern und die Norwegr tian Wettstemm'n.
Und weiter entn flieagt der Fuaßball übr d'Leit.
Wer von insre Kameradn gscheit wern hat wölln, hat si an Dischgurs anzhöbm getraut (a tiamol am lieabschtn mit die „Frökn", dös sein die Madln) und hat dabei 's Norwegisch drlearnt.

An Bord interessiert schon die Luftverteidigung.

Selbstverständlich darf der Kleine auch mit!

Was nun in die großen Ladeluken verschwindet . . .

wundert unsre Jäger sehr.

Ohne Unterlaß schweben Autos, Geschütze, Motorräder durch die Luft

---

Abr die kloan Lausbuabm sein umrglaffen und hom an Tschigg odr frechrweis gar a ganze Zigarettn betelt. Und wenn oaner von ins vom erschtn Schtock aus an Pfennig hat aergworfo, nachr hat's an oanzign Haufn raffete Buabm göbm.
So öppes hat ins gfreit. Und die oan á!
I hun mr bei mir denkt, dös alls ischt recht, dös ischt die böschte Propaganda für insre deutsche Sach! Da sögn amol die Norwegr, daß die Engländer Saulugner sein, weil sie ins deutsche Soldatn schlecht machn datn.
Af 'n Marsch ischt's nachr in derer guatn Weis' weitergangn.
Wenn mir af nacht ins Quartier kemmen sein: z'erscht fascht alm grantige Gsichtr bei Weiberleit und Mandrleit, a tiamol gar angscht. Beim Abschied abr hat sie's Blattl fein umdraht ghabt: viel guate Wünsch und a Nachschaugerei, wia mir's und a die Leit selber nia gmoant hattn.

---

und verschwinden im Bauch des Transporters.

Eine Begutachtung durch die Fachmänner.

Noch eine kurze Ruhepause vorm Einschiffen —

Glebt hom mir guat, weil sie ins ja viel z' kaffn göbm hom. Mir habm abr a glei so guat zahlt wia die Facknhandlr.
Nett ischt's a a tiamol gwösn, wenn mir no habm a bißl huangartn können mit die Quartierleit. Da habm mir viel drzöhlt von drhoam, von die Berg.
Mir habm a Fotografien herzoagt und die Leit habm glost, als wenn sie alls verschtandn hattn.
I hun gar amol a preßts Edlweiß (da aber waxn ja koane) gegn anr Fotografie von an schian Frökn eintauscht. Dö hun i heit no im Soldbuach.
Solchrweis' habm mir grobgnaglte Edlweißsoldaten vom zwoatn Schub a no was zan Erobern gfundn.
I will sagn, im eroberten Land habm mir no die Leit und die Herzn drzugwunnen. Und dös hoaßt a öppes, weil man zum Land a die Leit braucht.

die nun an Deck fortgesetzt wird.

Nun gehts in See!

Die Geleitboote.

Auf hoher See.

So, dös war die erschte Hauptsach, warum mir Jagr guat da auer pass'n.
I hun abr no weitrdenkt, wrum mir no auer pass'n. Lost's lei no a bißl.
Mir Gebirgsjagr rehrn glei amol um insre Berg. Dös wissn mir von Polen her und a vom Weschtn.
Abr do in Norwegn ischt's anders kemmen. Wia mir aus Oslo draußen gwösn sein und a paar Marschln hinter ins ghabt habn, schaug, da steign auf oamol bärige Häng au, und auf die Häng isch der Wald und zwischen durch sein die Ackr, und Mahdr und Holzhäusr drau, grad wia bei ins!
Und wia insre Haxn no a paar Tâg weiter tipplt sein, sein schon da und dort die Bergschpitzln auftaucht, z'erscht kloan wia a Trauminit, spöter schian schtramm, a bißl Schnea, a bißl Föls, ja grad wia bei ins!
Hattn grad no die Gamsln gfahlt.

Am Abend.

Auch hier muß Wache gegangen werden.

Platenigln hat eh schun oaner von ins amol daherbracht.
Oft ischt's vorkömma, daß mir ins von an lebfrischn Bergbachl die Feldflâschn ungfüllt habm — oder oanr hat an Jodlr außrlassn, daß i gmoant hun, jatzt und jatzt muaß vom Bergl obm a schiane Sennrin Antwort aer göbm, weil's da obm ausgschaut hat wia bei ins af anr Alm oder Astn. Halt schun genau a so.
In anr sölchn Natur gfreit's ins bössr.
Und die kloan Unterschiedln zwischn insrn Landl und da herobm sein nit drgögn ungstandn: 's Land ischt da halt a bißl breater, die Diandl habm halt langglechelte Bubiköpf statt Zöpf und die schian Trachtngwandln sein rar.
Und daß i nit vergiß, im Summr homs da koa Nacht! Mög's glabm oder nit. I hun's selber gsöchn!
Ja, und daß i nit lach, statt Hennensteign habn's Fuxsteign für ihre belleden Silberfüx.

Die Hunde werden in guter Stimmung gehalten.

Die Sonne schwand unter der Kimm,

Abr wia gsagt, sinscht ischt's da oa Gleichnis mit drhoam.
Dös ischt die zwoate Hauptsach gwösn, warum's ins da herobn fein hat dunkt.
So, und jatzt ischt mei Dischgurs förtig. Ob i's schian dherbracht hun, woaß i nit.
Abr oans woaß i; daß's stimmt.

Übersetzung auf Hochdeutsch:

Wir Jäger vom zweiten Schub.

Wir Gebirgsjäger passen gerade gut hinauf nach Norwegen. Nicht etwa, weil sie uns zu Hause schon spaßhalber die „Gebirgsmarinler" geheißen haben, auch nicht, weil wir die Eisbären sehen wollen und diese uns!

---

die See ist windstill.

Die Leeseite hat viele Freunde.

Nein, das ist Nebensache!
Über die Hauptsache habe ich lange nachgedacht, und jetzt werde ich darüber diskutieren.
Lange vor uns sind schon andere Gebirgsjäger in Norwegen gewesen, ganz droben in Narvik.
Der erste Schub.
Die haben schneidig das Land erobert, wie es wir, meine ich, auch gemacht hätten. Uns aber haben sie später heraufgeschickt.
Wir vom zweiten Schub, was sollen wir auch noch erobern, hat sich jeder gedacht. Und trotzdem haben wir noch etwas zum Erobern gefunden!
Horcht's nur zu!
Die norwegischen Leute haben meistenteils böse Gesichter gemacht, als wir dahergekommen

---

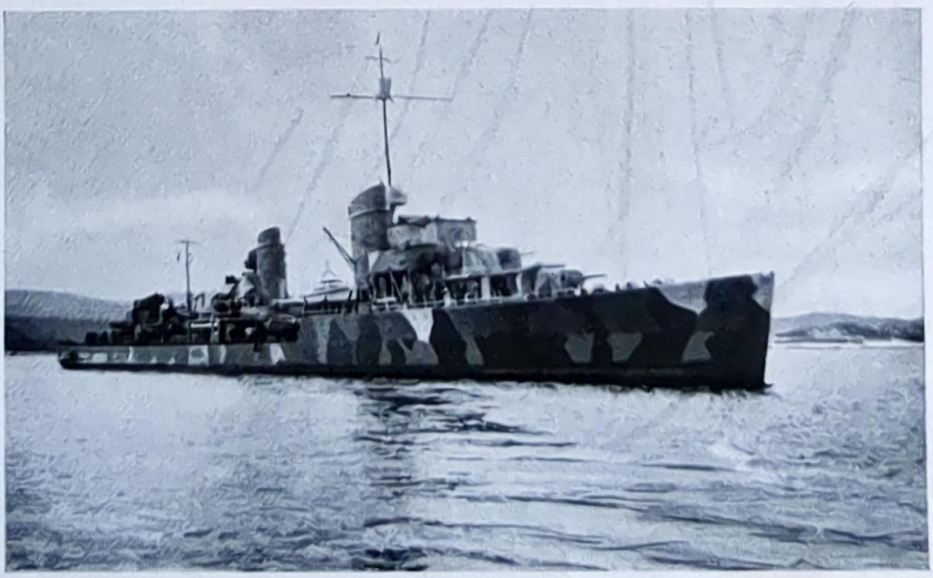
Zunächst bringt sie nichts aus der Ruhe.

Sicher ist sicher!

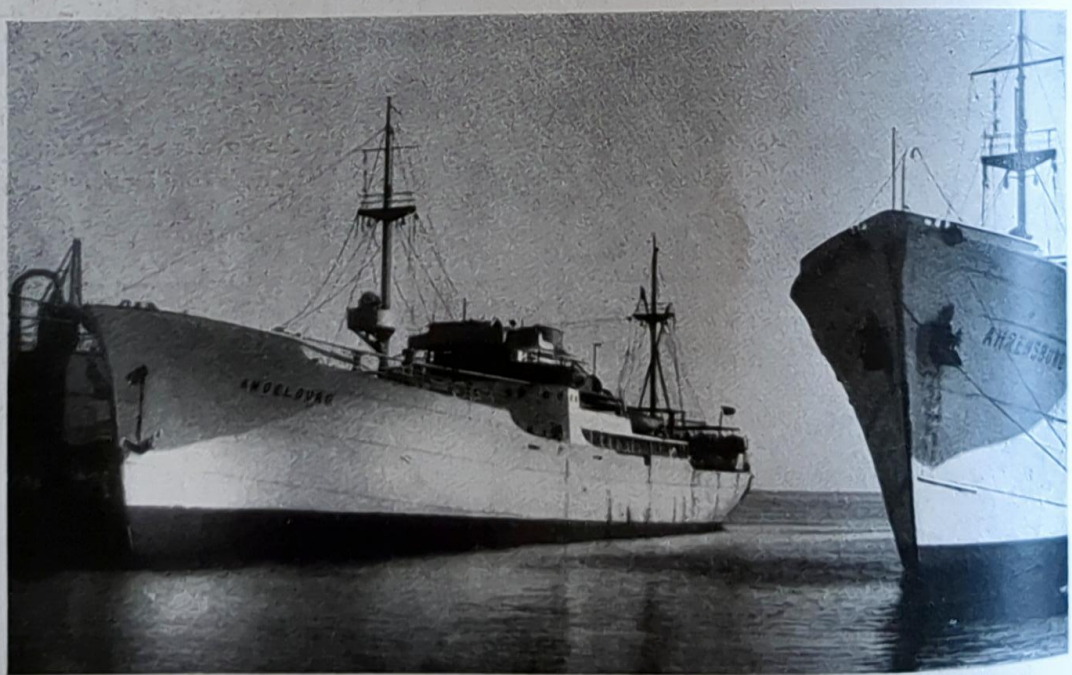
Die Flotteneinheiten begleiten uns.

sind. Besonders die Mädchen haben schief hergeschaut und eine Grimasse geschnitten. Ja mein, das kann man ihnen halt auch nicht verargen.
Und lieber so, als daß sie uns schmeicheln.
Freilich, wer etwa widerspenstig sein wollte, dem haben wir schon gezeigt, daß wir keinen Spaß verstehen. Alles in allem aber sind wir Jäger doch auch einsichtige Menschen und tun nicht gleich beißen.
Es ist halt so mit uns: Sind wir weit weg von daheim, dann brauchen wir sonst Leute, mit denen wir diskutieren können. Ja, und eine Hetz möchten wir auch machen.
So hat es angefangen in der Rosenhofschule in Oslo.
Jeden Tag sind auf die Nacht die Norweger dahergekommen. Auf dem großen Platz hinter der Schule. Saggra, zugegangen ist's wie auf dem Haller Markt. Die Leute sind haufenweise beieinandergestanden.

Im Hafen können wir sie besser sehen.



Aus dem einen Haufen hat ein Jodler herausgeklungen, aus dem anderen ein Gstanzl. Oben im zweiten Stock haben sie Trompete und Ziehharmonika gespielt, nachher hat einer mit einer Flöte begonnen.
Bub, die Leute haben gehorcht!
Dahinten sieht man auf einmal zwei Hände mit einem Stein über den Köpfen daherkommen.
Was ist? Die Unseren und die Norweger tun Wettstemmen.
Und weiter hinten fliegt der Fußball über die Leute.
Wer von unseren Kameraden gescheit werden wollte, hat sich eine Diskussion anzufangen getraut (natürlich am liebsten mit den „Frökn", das sind die Mädchen), und er hat dabei das Norwegisch erlernt.
Aber die kleinen Lausbuben sind umeinandergelaufen und haben einen Tschigg (Zigarettenstummel) oder frecherweise gar eine ganze Zigarette gebettelt. Und wenn einer von uns vom



Ein sicherer Liegeplatz.

Es geht in den Oslofjord.

Wendig begleiten uns die Sicherungsboote im Fjord.

Stadt und Hafen Oslo werden sichtbar.

---

1. Stock aus einen Pfennig heruntergeworfen hat, dann hat es einen einzigen Haufen raufender Buben gegeben.
So etwas hat uns gefreut. Und die anderen auch!
Ich habe bei mir gedacht, das alles ist recht, das ist die beste Propaganda für unsere deutsche Sache. Da sagen einmal die Norweger, daß die Engländer Saulügner seien, weil sie uns deutsche Soldaten in schlechten Ruf bringen wollten.
Auf dem Marsch ist es nachher in derselben guten Weise weitergegangen.
Wenn wir auf die Nacht ins Quartier gekommen sind: Zuerst fast immer grantige Gesichter bei Weiberleut und Männerleut, auch zuweilen gar Angst.
Beim Abschied aber hat sich das Blatt fein umgedreht gehabt: Viele gute Wünsche und eine Nachschauerei, wie es wir und auch die Leute selber nie erwartet hätten.
Gelebt haben wir gut, weil sie uns ja viel zu kaufen gegeben haben. Wir haben aber auch

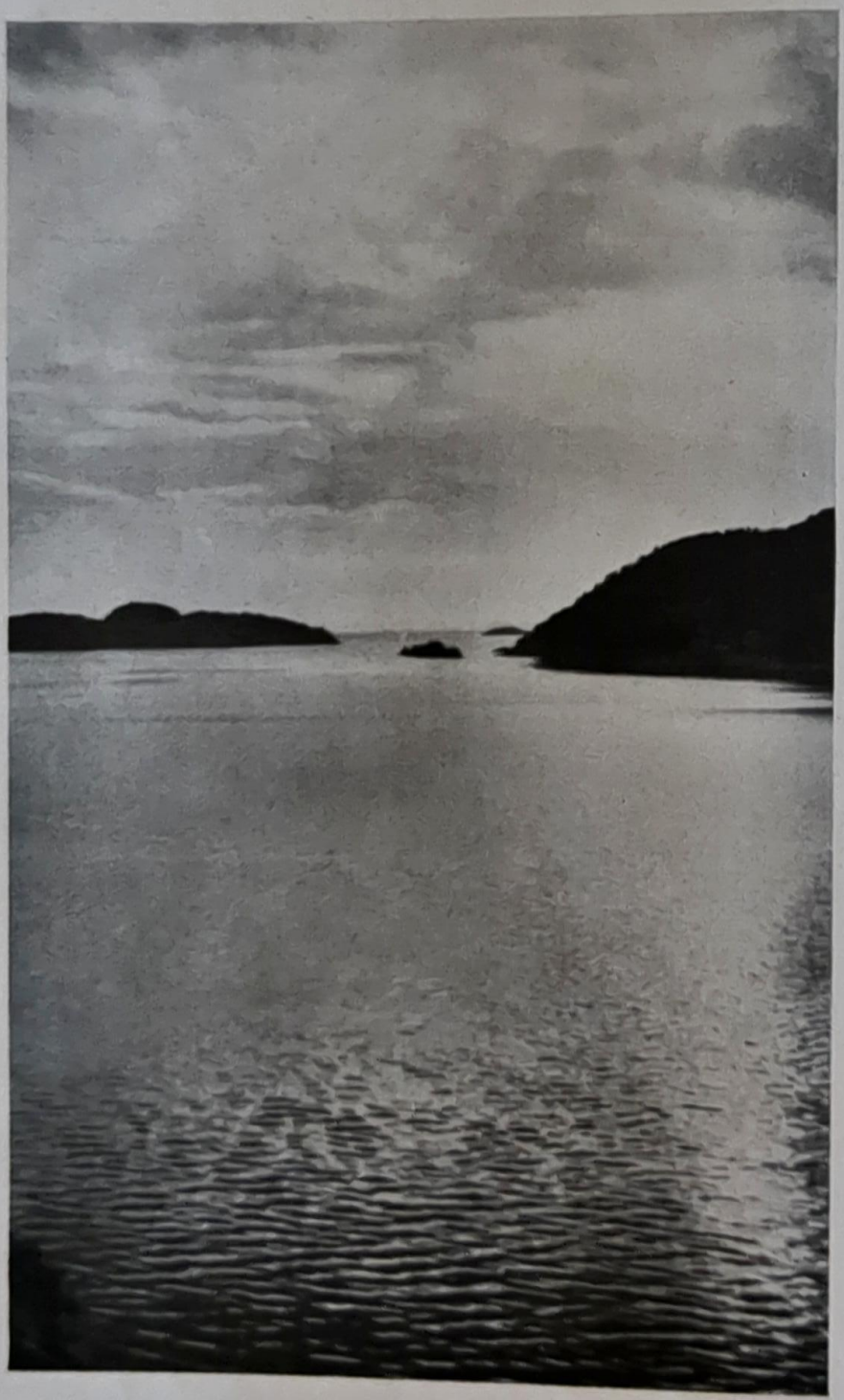
---

Ein Lazarettschiff hat schon festgemacht.

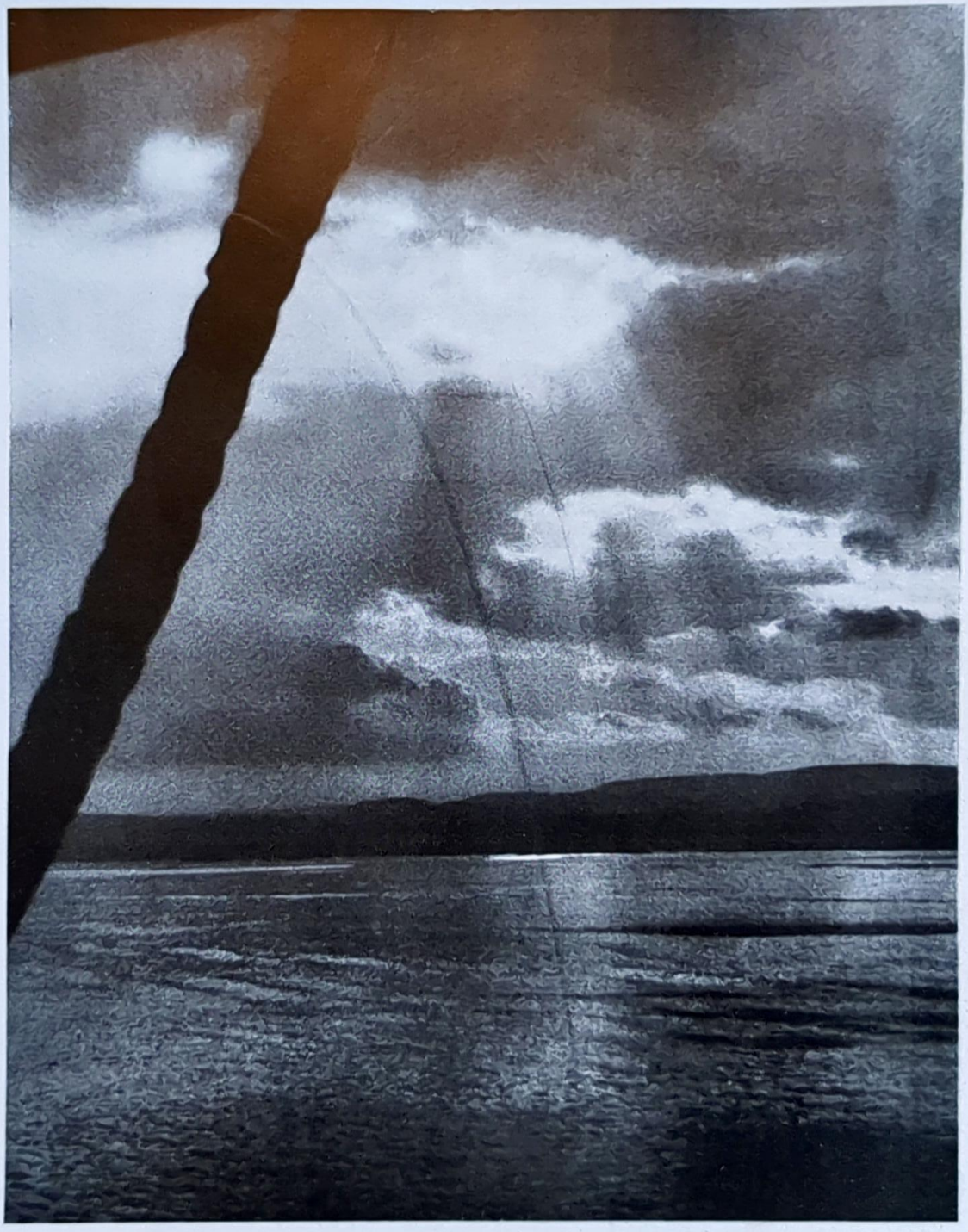
gleich gut bezahlt wie die Fackenhändler (Schweinehändler).
Nett ist's auch manchmal gewesen, wenn wir noch ein wenig mit den Quartierleuten heim-
garten konnten. Da haben wir viel erzählt von daheim, von den Bergen.
Wir haben auch Fotografien hergezeigt und die Leute haben gehorcht, als wenn sie alles
verstanden hätten.
Ich habe gar einmal ein gepreßtes Edelweiß (da oben wachsen ja keine) gegen eine Fotografie
von einem schönen Frökn (Fräulein) eingetauscht. Diese habe ich heute noch im Soldbuch.
Auf diese Art und Weise haben wir „grobgenagelten Edelweiß-Soldaten" vom zweiten Schuh
auch noch etwas zum Erobern gefunden.
Ich will sagen, im eroberten Land haben wir noch die Leute und die Herzen dazugewon-
nen, und das heißt auch etwas, weil man zum Land auch die Leute braucht.
So, das war die erste Hauptsache, warum wir Jäger gut dahinauf passen.

Die Pferde sind von der Seefahrt benommen.

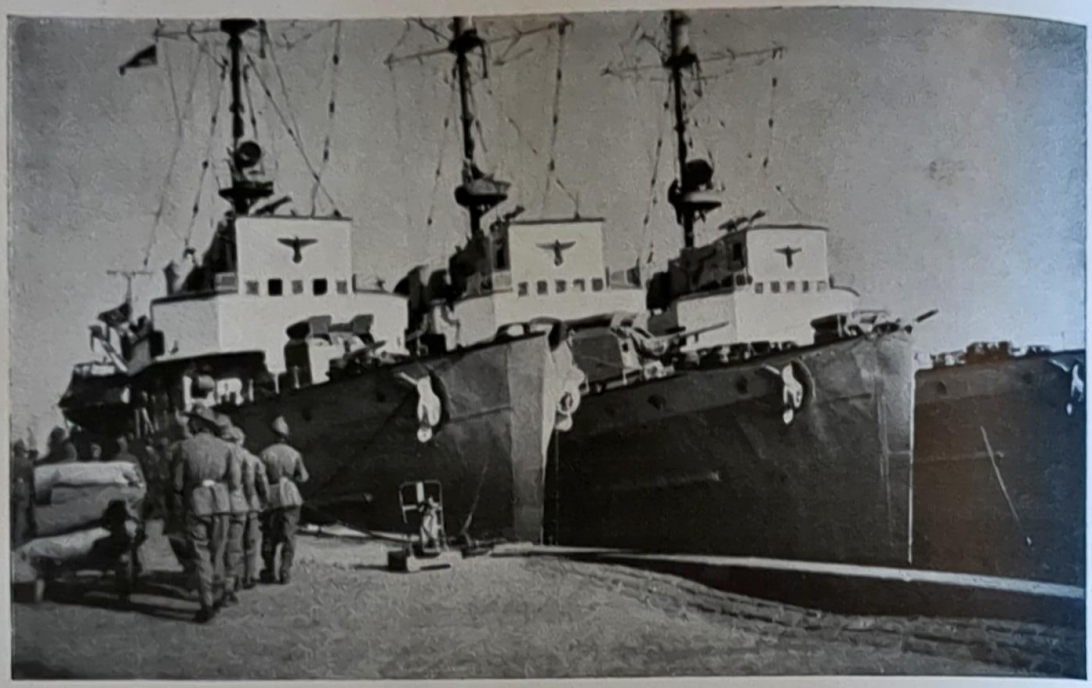
Englands größtes U-Boot gefangen und im Hafen vertäut.



Der Oslofjord.



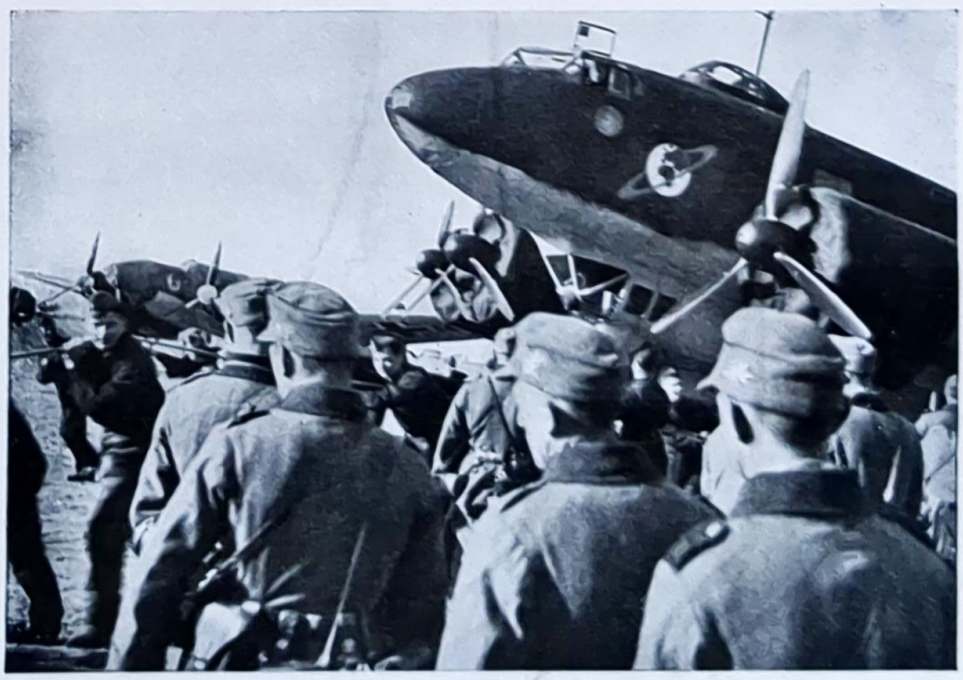
Der Oslofjord im Abendschein.



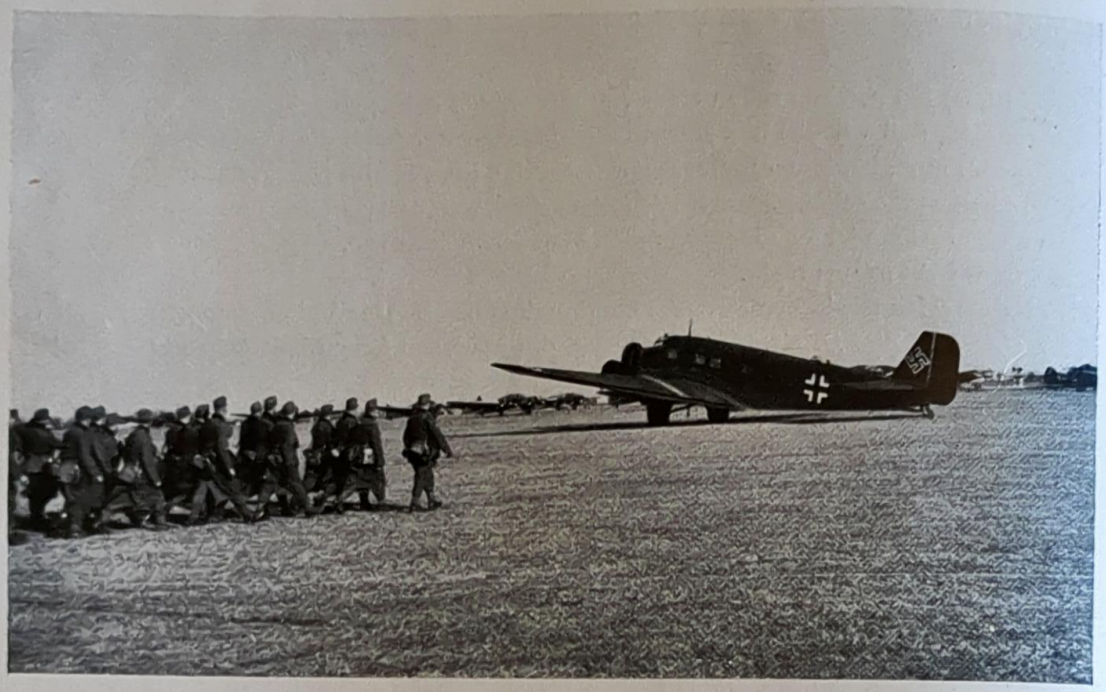
Die Begl

Ich habe aber noch weiter gedacht, warum wir noch hinauf passen. Horcht nur noch ein bißchen!
Wir Gebirgsjäger weinen immer gleich um unsere Berge. Das wissen wir von Polen her und auch vom Westen.
Aber da in Norwegen ist es anders gekommen. Wie wir aus Oslo draußen gewesen sind und ein paar Märsche hinter uns gehabt haben, schau, da steigen auf einmal bärige (pfundige) Hänge auf, und auf den Hängen ist der Wald, und zwischendurch sind die Äcker und Wiesen und Holzhäuser darauf, gerade wie bei uns!
Und wie unsere Haxen (Füße) noch ein paar Tage weitergetippelt sind, sind schon da und dort die Bergspitzen aufgetaucht, zuerst klein wie ein „Trau mich nicht", später schön stramm, ein bißchen Schnee, ein bißchen Fels, ja, gerade wie bei uns!
Hätten gerade noch die Gemsen gefehlt.

Platenigln (Alpenblume) hat sowieso schon einer von uns einmal dahergebracht.
Oft ist es vorgekommen, daß wir uns aus einem lebensfrischen Bergbach die Feldflasche angefüllt haben — oder einer hat einen Jodler losgelassen, daß ich gemeint habe, jetzt und jetzt muß vom Berg herab eine schöne Sennerin Antwort geben, weil es da oben ausgeschaut hat wie bei uns auf einer Alm oder auf einem Berghof. Halt schon genau so.
In einer solchen Natur freut es uns mehr.
Und die kleinen Unterschiede zwischen unserem Land und da heroben sind nicht dagegen angestanden: Das Land ist da halt ein bißchen breiter, die Mädchen haben halt gelockte Bubiköpfe statt Zöpfen, und die schönen Trachtengewänder sind selten.
Und daß ich nicht vergesse, im Sommer haben sie da keine Nacht! Mögt es glauben oder nicht, ich habe es selber gesehen!
Ja, und daß ich nicht lache, statt Hennensteigen haben sie Fuchssteigen für ihre bellenden Silberfüchse.



Hier gab es wieder Neues zu schauen!



Marsch zu den Transportmaschinen . .

. . . über die wir verteilt werden.

Auch die Geschütze müssen mit!

Aber, wie gesagt, sonst ist es da ein Gleichnis mit daheim.
Das ist die zweite Hauptsache gewesen, warum es uns da heroben fein gedünkt hat.
So, und jetzt ist mein Diskurs fertig. Ob ich es schön dahergebracht habe, weiß ich nicht.
Aber eines weiß ich, daß es stimmt.

Überfahrt.

9. April 1940! Der Führer gibt den Befehl zum Einmarsch der deutschen Truppen in Norwegen.
Warum sind wir als Gebirgsjäger nicht mit eingesetzt?
Mit Neid hören wir die täglichen Meldungen. Auf einmal am 26. April — Alarm! Sofort

Ein letzter Appell!

Das Gepäck wird auf das Minimale beschränkt . . .

alles fertigmachen, Quartier übergeben, Autos verladen, Verladekommando abstellen! So holt uns der plötzliche Befehl aus den langen ruhigen Wintermonaten im Westen. Jeder wettet — es geht nach Norden!
Das Verladen ist eine Momentsache, und schon rollt der Zug über die Schienen nach Norden. Geht es mit Schiff, Flugzeug oder gar Fallschirmen unseren Kameraden in Narvik zu Hilfe? In Aalborg wartet ein für unsere Begriffe riesengroßer Transporter. Nach zwei Tagen werden wir eingeschifft. Außer einigen kleinen Mängeln geht alles glatt. Wir stehen vor der Einfahrt im offenen Viereck. Unser Bataillons-Kommandeur gibt eine kurze, aber auf alles hinweisende Belehrung.
Ich stehe als Hornist auf dem Schiff, um, als wäre reinster Friede, „Einsteigen" zu blasen. Wie ein großes Untier öffnet das Schiff seine Luken und in dem Leib verschwindet ein ganzes Bataillon.

. . . und ab gehts
— Richtung Narvik!

Deutsche Wasserflugzeuge im Norden.

Wir liegen alle auf unseren Strohsäcken und warten auf die Dinge, die da kommen sollen. Ein paar Landser holten sich vorher noch genügend Päckchen und tranken schnell noch in einigen Kaffees den guten Bohnenkaffee (aber richtigen Bohnenkaffee!). Ich dachte dabei gleich an meine Quartierfrau. Wie hätte sie die Augen gerollt und den Duft in der Nase hochgezogen!

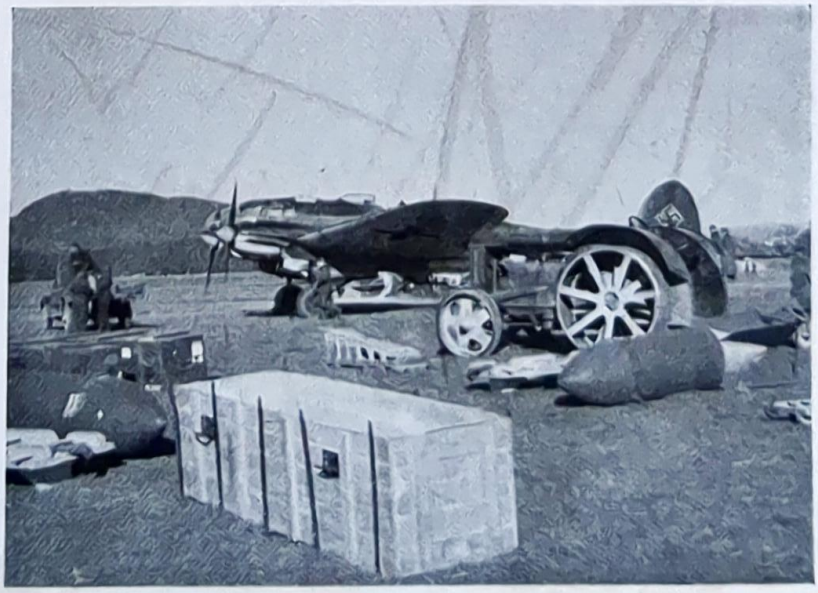
Der Unteroffizier vom Schiffsdienst geht durch die Luken.

„Licht aus! Ruhe! Es ist 22 Uhr!"

Noch liegen wir im Hafen. Alles ist still.

Auf einmal — „Fliegeralarm! Alles unter Deck!"

Neugierig, was da kommen wird, pirsch ich mich an die Öffnung der Luke, Scheinwerfer durchschneiden mit ihren stechenden Strahlen die finstere Nacht und suchen den Himmel ab. Da — auf einmal ein Flugzeug! Es ist ein winziger weißer Punkt im Kegel der Schein-



Unaufhörlich gehen die Transporte.

werfer. Ein Krachen und schon stürzt als brennende Fackel der Tommy zu Boden. Unsere Flak hat ihn erwischt. Die anderen aber gehen stiften. Sie haben vielleicht mehr die Hose voll als Bomben im Flugzeug. „Aufstehen!“ hallt es, nachdem wir einige Stunden geschlafen haben, durch den Raum. Alles geht schlaftrunken an Deck.

Wir gehen in See.

Vier große Transporter fahren im Geleitzug. Die kleinen Minensuchboote und einige Flugzeuge begleiten uns.

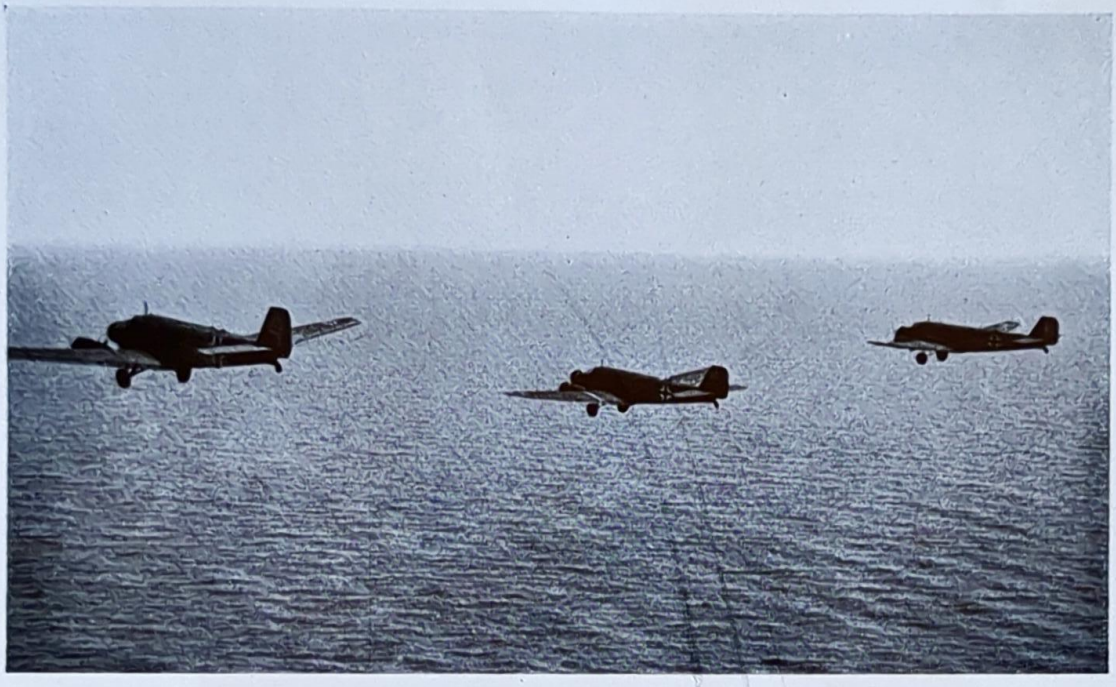
Die See liegt still, und wie zu einer Parade ausgerichtet ziehen die Schiffe ihren Weg.

Als der Abend kommt, holen Kameraden Ziehorgeln und Harmonikas. Das Quartett beginnt mit dem Marsch „Wien bleibt Wien“!

Weit hallen die Töne über die stille See.

Auf dem benachbarten Schiff singen die Kameraden die Melodie mit.

Irgendwo in Norwegen.



Auf offener See nach Norden.

So geht es hinauf nach dem Norden, einen Tag und eine Nacht lang. Als der Morgen graut, liegen wir am Pier von Oslo. Die Seefahrt, mit ihren Geheimnissen für uns, war vorüber und die erste Kameradschaft mit der Kriegsmarine geschlossen.

Auf der Fahrt gen Norden.

Wir schrieben den 27. April 1940.
Die 9. Kompanie eines Gebirgsjäger-Regiments stand bereit zum Abmarsch gegen den Feind. Die Herzen der jungen, kernigen Kärntner und Steirer schlugen höher.
Endlich geht es einmal los!

Dort unten liegt
das Unbekannte!

Lang und schwer haben wir auf den neuen Einsatzbefehl nach dem erfolgreichen Polenfeldzug gewartet. Endlich dürfen wir nun wieder der Welt zeigen, daß sich der Führer auf seine Ostmärker verlassen kann.
Wie anders sind wir doch seit der Wiedervereinigung mit dem Reich geworden.
Unser Leben hat wieder Sinn und Bedeutung erhalten.
Wir haben durch die nationalsozialistische Weltanschauung klar erkannt, daß der Kampf des jungen, einigen, revolutionären Deutschlands gegen die alten und morschen Westmächte ausgetragen werden muß. So oder so!
Sie haben uns den Krieg erklärt, sie sollen ihn auch haben. Jeder von uns weiß, daß es in diesem Krieg um die Lebensrechte des deutschen Volkes geht, und daß wir, wenn wir leben wollen, kämpfen müssen.
Aus diesem Denken und Sinnen riß uns der Marschbefehl unseres Kompaniechefs:
„Marschordnung rechts, ohne Tritt marsch!"

Vom „Himmel" aufs Gebirge.

Andere Kameraden flogen noch höher nach dem Norden,

Mit leuchtenden Augen, freudig schlagenden Herzen und gläubigem Vertrauen auf unser Soldatenglück, das uns unser Kompaniechef vor dem Abmarsch wünschte, zogen wir los. Die schöne, in voller Blüte stehende Stadt an der Ahr lag noch im Dunkeln. Nichts war zu hören als der ewige Marschtritt der Kolonnen. Da und dort summten einige leise ein Lied, andere pfiffen einen schneidigen Marsch und einige besprachen das Kommende.
Wir alle ahnten, daß es nach Norwegen geht und vor allem, daß wir Tommies und Franzosen vor unsere Rohre kriegen werden. Diese Tatsache erfüllte uns mit besonderer Freude.
Langsam graute der Morgen herauf.
Schneidig klangen nun unsere Marschlieder durchs deutsche Land. Infanterie kam uns entgegen — endlose Marschkolonnen. Man sah nur lachende Gesichter, ganz gleich, ob Infanterist oder Gebirgsjäger, Nord- oder Süddeutscher. Alle marschieren mit freudiger Ent-

während das Übernommene gegen den Feind gesichert wird.

Auch über Land ging der Weg.

schlossenheit für Deutschland. Scherzworte flogen hin und her. Ein Fragen nach dem Woher und Wohin erfüllte die Luft.
Rasch verging die Zeit, und bald war der Verladebahnhof erreicht.
Die Verladung ging rasch vor sich. Bald dampfte unser Transport in Richtung Norden ab. Vorbei ging es an Deutschlands größten Industrieanlagen, vorbei an schönen Städten und Weiden. Wir wurden nicht müde in der Betrachtung unserer Heimat. Wie groß und schön unser Deutschland ist, wurde uns erst jetzt so richtig klar. Überall auf jeder Station gab es ein Tücherschwenken und vom Herzen kommende Dankesworte.
Obwohl es furchtbar eng in den Güterwagen war, war doch die Stimmung, die uns beseelte, eine fröhliche. Die einen sangen schnurrige Kärntnerlieder, andere spielten Karten, dort wieder erklärte einer die Landschaft, und hier erzählte einer die neuesten Tommywitze.
Am 28. 4. 1940 durchfuhren wir das alte Diethmarsche Land. Wir kamen der deutsch-

Wir werden auf große Autobusse nach dem Norden verladen.

Spuren des englischen Rückzuges
— bei Lillehammer

dänischen Grenze immer näher. Bald hatten wir sie erreicht. Die dänischen Eisenbahn-
beamten waren sehr höflich und erfüllten uns jeden Wunsch. Im dänischen Grenzort Tonder
wurden wir am Bahnsteig von der dort auf uns wartenden Bevölkerung recht herzlich emp-
fangen und mit Kaffee, Kuchen, Butter, Eiern und anderen Leckereien bewirtet. Wir waren
ob der Gebefreudigkeit der Dänen angenehm überrascht.
Doch unaufhaltsam ging die Fahrt nach Norden weiter, vorbei an schmucken Gehöften und
lachenden Menschen. Unsere Flieger begleiteten uns.
Der 29. 4. 1940 brachte uns nach Aalborg. Dort gab es einen kurzen Aufenthalt, den wir
benützten, um unseren Bedarf an Schokolade zu decken. Vorbei ging die Fahrt am Hafen,
in dem deutsche Transportschiffe lagen. Es herrschte ein emsiges Treiben.
Gegen Abend erreichten wir die nördlichste dänische Hafenstadt: Frederikshavn. Die
Nacht war bitterkalt und klar, und wir waren froh, als am Morgen des 30. April die Sonne

— und bei Oslo.

Die Berge unterscheiden sich in nichts von den Tiroler Bergen!

Die Panzer an der Spitze.

unsere durch die lange Bahnfahrt müden und steifen Glieder durchwärmte.
Das Ausladen ging rasch vonstatten. Wir rüsteten uns zur Überfahrt mittels Schiff. Auf einm
hieß es: Tragtiere und alles überzählige Gerät bleibt in Frederikshavn zurück.
Was, zum Teufel, war denn nun los? Warum müssen wir zurück?
Unser Kompaniechef gab uns freudig lachend vor Abfahrt des schon bereitstehenden Sonde
schnellzuges nach Kopenhagen bekannt, daß das Bataillon S. nicht, wie vorgesehen, a
Schiff, sondern mittels Flugzeug nach Norwegen geschafft würde. Bis nach Dronthe
sollen wir fliegen und von da aus den Entlastungsstoß nach Norden führen.
„Wir müssen", die Stimme unseres Kompaniechefs bekam einen hellen Klang, „dem Löw
von Narvik, General Dietl, kämpfend zur Seite springen, wir müssen die Engländer a
Mosjoen, Namsos, Mo, Fauske und Bodö rausschmeißen. Wir müssen über unwegsam
Gelände, über Gletscher und Fels, wenn es sein muß, auch bis Narvik vorstoßen!"

Die Nachschubkolonne.

Ein norwegischer Spion.

Das waren die richtigen Worte für uns Gebirgsjäger.
„Jawohl, wir wollen es! Die Engländer sollen uns kennenlernen!“ Freude lag auf unseren Gesichtern.
Welcher Kärntnerjunge hätte sich gedacht, daß er als Soldat mit einer Ju 52 nach Norwegen fliegen könnte! Einige hatten wohl eine gewisse Scheu — nicht vorm Fliegen, sondern vorm Übelwerden.
Gesprächsstoff für die Weiterfahrt gab es nun genug. Wir machten es uns in den gut gepolsterten Schnellzugwagen recht gemütlich. Ja, was wollte man sich mehr wünschen!
Wir befanden uns bald in Nyborg und wurden samt dem Transportzug auf die große Schiffsfähre verladen.
Die Fahrt ging über den großen Belt. Es war ein wunderschöner Tag. Die Sonne meinte es gut mit uns, und das Meer war spiegelglatt.

Über Knüppeldämme.

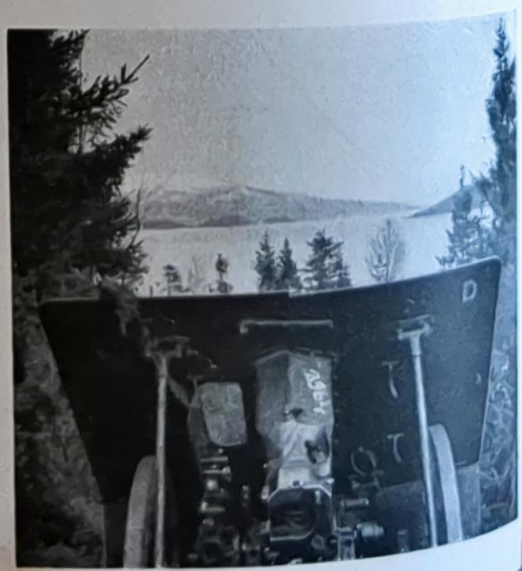
Der Marsch geht unentwegt weiter . . .

Nach ca. 1 Stunde waren wir in Korsör angelangt. Weiter ging es mit großer Geschwindigkeit nach Kopenhagen. Gegen Mittag kamen wir dort an und marschierten singend durch die schöne dänische Hauptstadt.
In einer großen, geräumigen Schule bezogen wir Quartier. Eine Feldküche der Besatzungstruppe verpflegte uns vorzüglich. Ein Rundfunkwagen sorgte für zackige Militärmusik. Am Abend gab es zur großen Freude aller noch Ausgang. Wir besorgten die notwendigsten Sachen und ließen uns die dänischen „Wianerschnitzeln" recht gut schmecken.
Am Morgen des 2. 5. 1940 standen Omnibusse für den Transport zum Flughafen vor der Schule bereit.
Nach einer schönen Fahrt durch die Stadt erreichten wir den am Meer liegenden Flughafen. Hier stand eine große Zahl verschiedenster deutscher Flugzeuge bereit. Maschine stand an Maschine und dazwischen, schön säuberlich ausgerichtet, lagen die Bomben.

Vorwärts, immer vorwärts!

Englische Reste.

Die Motoren unserer Transportmaschinen (Ju 52) wurden angeworfen. Ein ungeheures Brummen erfüllte die weite Fläche. Die letzten Vorbereitungen für den Flug wurden getroffen. Wir wurden auf die bereitstehenden Flugzeuge verteilt. Die Flugzeugführer sowie die Besatzungen nahmen uns kameradschaftlich auf und erteilten uns Verhaltungsmaßregeln.
Unser Chef verabschiedete uns mit herzlichen Worten und wünschte uns einen guten Flug.
Kette um Kette erhob sich in Richtung Norden.
Das Bataillon S. fliegt nach Norwegen!
Mosjoen wurde genommen. Es fiel Mo, es fiel Fauske, es fiel Bodö.
Die Engländer wurden blutig geschlagen und vernichtet, was von ihnen nicht auf die Schiffe floh.
Die norwegische Küste ist gesichert!



Auch diese Stellung gehörte den Engländern.

Knüppeldamm im Entstehen.

Gebirgsjäger im Fallschirmeinsatz.

Auf dem Flugplatz in Drontheim bietet sich ein recht buntes Bild. Neben den mächtigen Transportflugzeugen mit ihrem großen grauen Rumpf stehen bunte, mit allerlei Zahlen und Zeichen versehene mannshohe Behälter. Dazwischen Gebirgsjäger, eifrig mit Packen und Verladen beschäftigt.

Noch heute soll ein Teil der Kompanie starten. Nachdem der Leib der Ju den letzten Waffenbehälter verschluckt hat, verschwinden auch die grauen Feldblusen unter dem „Knochensack", wie die Flieger scherzhalber die Kombination getauft haben. Gurtzeug und Fallschirme werden angelegt und nur die Bergmütze und das Edelweiß verrät, daß es sich hier nicht um Fallschirm-, sondern um Gebirgsjäger handelt.

Straßen — schlechter als in Polen.

Bald helfen wir den Pferden

. . . . bald müssen wir Pause einlegen.

Das ist unsere Spitze.

Etwa gegen 20,30 Uhr verlassen die Maschinen unter lautem Gebrumm den Platz mit dem Ziel: „Narvik".
In unserem Flugzeug ist es enger als in den anderen Transportern, die uns über Oslo nach Drontheim brachten. Es ist eigens für den langen Flug hergerichtet und hat im Innern große Reservetanks, die für uns nur sehr wenig Platz freilassen. Wir hocken uns alle, so gut es geht, auf dem Boden nieder. Neben einem Postsack, dicht bei der Tür, finde ich einen Platz, wo ich meine Füße einigermaßen ausstrecken kann.
Die anfängliche Gesprächigkeit läßt bald nach, da man sich nur schwer verständigen kann.
Um die 3½ Flugstunden etwas abzukürzen, versuche ich zu schlafen.
Gute zwei Stunden mögen wir wohl so geflogen sein.
Das Ziel ist inzwischen bedeutend nähergerückt.
Von Müdigkeit kann nun keine Rede mehr sein. Der bevorstehende Sprung hält alle wach.

Das Heilmittel:
Knüppeldämme.

Durch die offene Tür kann ich, wenn ich mich etwas aufrichte, hinuntersehen. Es ist ab
fast immer das gleiche Bild, was sich mir dort bietet.
Nur Felsen und Schnee, von Straßen und Ortschaften ist weit und breit nichts festzustell
„Wie wird nur das Gelände sein, über dem wir abgesetzt werden?“ fragt einer.
„Ob wir direkt bei Narvik abspringen?“ meint ein anderer.
„Wir werden schon heil unten ankommen und das ist doch die Hauptsache,“ sagt me
Nachbar, der es kaum noch abwarten kann. Seit es auf Mitternacht zugeht, schaut er imm
häufiger auf seine Uhr.
Er war denn auch der erste, der aufstand, als durchgerufen wurde, wir wären bald da.
Unser „Absetzer“, ein Oberfeldwebel, zwängt sich zur Tür durch. Die Ju neigt sich nac
links und fliegt eine Schleife. Dabei kann ich ganz nach unten schauen und sehe deutlic
eine Flagge, womit der Abwurfplatz für Post und sonstige Sachen gekennzeichnet i

Hier bewährt sich eine gute Fahrschule.

Alle Hindernisse müssen überwunden werden.

Mitten durch die Felsen und Schneefelder zieht sich ein schwarzer Schienenstrang. Das wird wohl die Erzbahn sein, denke ich, und überlege dabei, wo wohl die günstigste Stelle zum Landen ist.

Während wir uns fertig machen und den Schnapphaken am Drahtseil befestigen, werden die ersten Säcke abgeworfen. Sie sind gut gezielt und fallen beide in den Schnee.

Nun kommen wir an die Reihe!

Endlich ist der Augenblick da, für den wir heute über 2000 Kilometer geflogen sind. Die Spannung hat ihren Höhepunkt erreicht. Gesprochen wird kaum. In jedem Gesicht ist eiserne Entschlossenheit.

Der zweite Anflug beginnt. Ich bin der vorderste.

Noch einmal geht der Blick zum Schnapphaken, ob die Aufziehleine auch fest ist.

Dann trete ich, mich an den Außengriffen kräftig festhaltend, weit in die Tür.

Vom Kinderwagen bis zur Bauernkarrette wurden alle Fahrzeuge dankbar genommen.

Der Luftzug packt mich mächtig in der Seite. In den Armen und Beinen prickelt es.
Am liebsten würde ich gleich springen.
Wo bloß das Hupsignal bleibt? Sekunden werden zur Ewigkeit.
Unter mir sausen die Felsen dahin. Keine Wiesen und Äcker wie bei unseren bisherigen Sprüngen.
Aber das macht nichts, Zähne zusammen und den Blick zum linken Tragdeck.
Endlich schrillt die Hupe.
Noch einen Atemzug und dann Sprung.
Rasch falle ich tiefer und tiefer. Bald merkte ich an einem sanften Ruck, daß sich mein Schirm bereits geöffnet hat. Seltsam still ist es plötzlich um mich her. Frei und unbeschwert hänge ich in der Luft. Es ist ein wunderbares Gefühl.
Meine beiden Kameraden, die mir nachgesprungen sind, schweben ebenfalls in geringem

---

Wenn nicht unten, dann oben drüber.

Unsere Artillerie ist in Tätigkeit.

Hier gibt es einen Sonderauftrag.

Das Radfahren auf solchen Straßen ist kein Vergnügen.

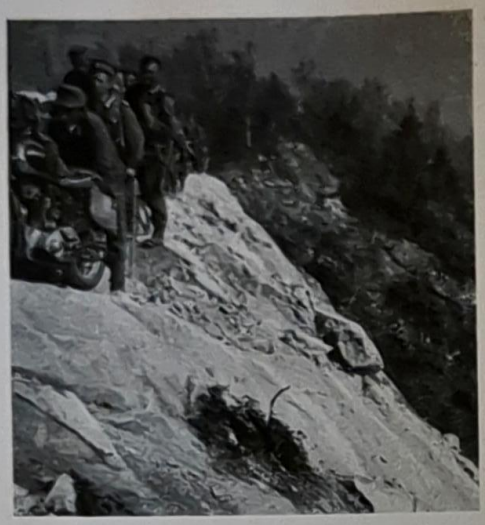
Abstand etwas oberhalb von mir. Ich winke ihnen zu und bekomme als Antwort einen Jodler zurück.
Nun gehen die Augen aber wieder nach unten. Zum Landen ist freilich noch Zeit; aber ich schaue mir gründlich die Gegend an.
Verdammt schroffe Felsen unter mir.
Man winkt mir vom Boden freudig zu. — Ich falle und falle und muß Obacht geben; denn der Wind treibt mich auf den hölzernen Tunnel zu. Zu meinem Schrecken fehlen ihm aber eine Menge Bretter und das Gerippe schaut oft frei heraus. Hoffentlich komme ich da hinüber und bleibe nicht dazwischen hängen.
Jetzt bin ich noch ungefähr 30 Meter vom Boden, noch 25 Meter, noch 20 Meter. Immer noch weiß ich nicht, komme ich hinüber oder nicht. Ich ziehe ganz unbewußt meine Beine an. Es klappt!

Nachschub nach vorn.

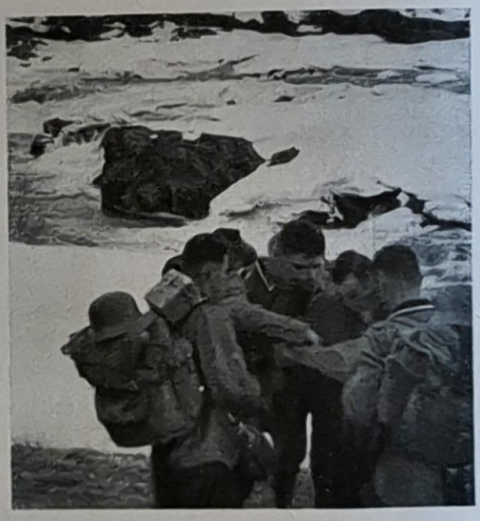
Unsere Tragtiere mußten Ungeheures leisten.

Nur ganz gering war der Abstand. Der Bahndamm liegt hinter mir, aber weiter geht's. Jetzt kommt ein Telegraphenmast. Ganz scharf geht es darauf zu. Noch 2 Meter vom Boden, Füße zusammen. Dann plötzlich ein Ruck. Ich hänge.
Mein Schirm hat sich im Mast verfangen. Ich bin aber heil gelandet und beginne mich loszuschnallen. Da kommen auch schon einige Matrosen auf mich zu, die mir gerne dabei behilflich sind.
„Alles gut gegangen?" ist ihre erste Frage.
„Selbstverständlich" kann ich ihnen erwidern, und lächelnd schüttelten wir uns die Hände. Meine beiden Kameraden sind nicht weit von mir ebenfalls glücklich gelandet.
Über uns kreisen die Maschinen. Bei jedem Anflug stürzen sich drei Gestalten kurz nacheinander heraus. Plötzlich sieht man einen weißen Punkt, der sich sofort vergrößert. Sicher pendeln sie dann am Fallschirm und gleiten zur Erde.

Nur mit gutem Zureden geht es weiter.



„Vormarschstraßen".



Eifrig helfen die Kameraden von der Marine überall beim Zusammenrollen und Einpacken und bringen uns zur Flugwache, wo der Sammelplatz ist.
„Eure Kameraden werden sich freuen", sagt wieder einer, dem ich nur an der gelben Binde „Deutsche Wehrmacht" ansehe, daß er ein Soldat ist.
„Sie haben's nicht leicht da vorne und können jeden Mann gebrauchen."
„Darum haben wir uns eben gemeldet", gebe ich ihm zur Antwort „und sind auf diese sonderbare Weise hierher gekommen, um mitzuhelfen im Kampf um Narvik."

Ein Ruhetag . . .

Marsch von Oslo nach Drontheim.

„Um 23.00 Uhr Abmarsch Richtung Dombas, Marschleistung 40 Kilometer." So lautete der Befehl.
Besorgt blicken einige Kärntner Buam auf ihre „Grobgenagelten" und auf die nicht zu kleinen Blasen an den Füßen.
Sakra! Sakra! entschlüpft es einem.
Länger als eine Woche marschieren wir nun schon durch Norwegen und haben doch erst einen kleinen Teil der unendlichen Weite dieses Landes bezwungen.
Bergauf und bergab, durch fruchtbare und öde Landstriche und vorbei an stürzenden und ruhig fließenden Wassern hat uns die Straße geführt. Schön war das Landschaftsbild und

. . . und wieder geht es weiter nach Norden.

Die Panzer bedürfen der Überholung.

oft hörte man rufen: „Schau, da sieht es aus wie bei uns daheim“, weil die Gegend so sehr an die ostmärkische Heimat erinnerte.

Nun rastet die Abteilung nach einem 7stündigen Marsch in dem kleinen Ort Otta südlich von Dombas. Still liegt Otta in der drückenden Mittagshitze, umgeben von der eigenartigen Bergwelt des Nordens. Ein friedliches Bild — wenn nicht die Bombentrichter und von Granaten zerfetzten Häuser davon Kenntnis geben würden, daß England auch hierher den Krieg getragen hat.

Wenige Zivilisten sind hier. Der Großteil war in die Berge geflüchtet und kehrt nun langsam zurück. Ganz verschüchtert sind sie alle und sehen doch voll Staunen, daß die deutschen Soldaten keine Mörder und Barbaren sind, wie man ihnen erzählt hatte.

Am naheliegenden Fluß herrscht reges Leben. Hier wird Wäsche gewaschen, da kühlen einige die schmerzenden Füße und dort sind gar welche, die sich ein primitives Fischgerät

Der Kommandeur erteilt Befehle für den kommenden Tag.

zurecht gemacht haben und nun versuchen, eine Forelle als angenehme Beigabe zur Verpflegung zu erangeln.

Punkt 23.00 Uhr steht die Abteilung marschbereit. Weiter geht es in Richtung Drontheim. Langsam und etwas zäh ist das Tempo anfangs. Die Füße müssen sich erst „eingehen", wie der Landser sagt. Doch dann geht es rüstig vorwärts, vorbei an unzähligen Autowracks, zerstörten Häusern und gesprengten Brücken. Es ist die Rückzugstraße der Engländer. Hier haben unsere Panzer den Weg freigemacht.

Kraftwagenkolonnen fahren an uns vorbei. Sie haben schwere Last — Bomben, die für England bestimmt sind. Scherzworte fliegen hin und zurück. Dann sind wir wieder allein auf der Straße.

Im Morgengrauen kommen wir durch Dombas und sehen wieder ein Bild der Zerstörung. Müde und voll Schlaf sind Mensch und Tier. Vor uns liegt eine lange und steile Wegstrecke.

Wie raus?

Kurze Rast wird befohlen.
Abseits der Straße liegt einsam ein deutsches Soldatengrab. Schlicht ist das Birkenkreuz, mit Grün und dem Stahlhelm geschmückt, und schwarz leuchtet die Inschrift: „Hier starb für Deutschland . . .“
Stumm grüßen wir hinüber —! Schlaf wohl Kamerad!
Wir marschieren weiter — —!

Vormarsch Mosjoen=Elsfjord=Mo.

Wenn wir Gebirgssoldaten uns vor Monaten über das Thema „Vormarsch“ unterhielten, dachten wir unwillkürlich an die staubigen Straßen von Polen, und manche Erinnerungen

Die nach Berlin wollten!

Der Kommandeur
und ein Dolmetscher
beim Gefangenenverhör.

an diese wurden ausgetauscht. „Ja", sagte der eine oder der andere, „solche Dreckstraßen und solche Affenhitze gab es auch nur in Polen. In Frankreich, Dänemark und Norwegen ist das Straßennetz besser ausgebaut, und außerdem bekommt man, gerade in Norwegen, endlich mal wieder Gebirgsluft unter die Nase."

Ich trug dieselben Gedanken in mir, wurde jedoch bald eines anderen belehrt.

Schon der Vormarsch von Oslo bis Mosjoen war nichts Leichtes, aber am schlimmsten und ärgerlichsten war der, den ich nun in Wort und Bild schildern will.

Ich hatte den Auftrag, so bald als möglich nach Mo zu kommen, da man dort unsere Funkstellen dringend benötigte. Wir machten uns am 20. 5. auf den Weg und hofften, noch an demselben Tage Mo zu erreichen. Das dachten wir uns, aber es kam anders.

Die Wegstrecke von Mosjoen bis Elsfjord beträgt etwa 45 Kilometer. Dazu benötigten wir fast einen ganzen Tag, denn die Straße befand sich in einem undenkbar schlechten Zustand.

Das waren nun unsere ersten Engländer.

Kaum war ein Wagen mit Mühe und Not aus einem Straßenloch herausgezogen, als der nächstfolgende schon bis auf die Achsen versank.

Nun gings los mit Schaufeln und Pickeln, das Vehikel wieder flott zu machen. Bäume wurden umgehauen, Steine 200—300 Meter weit herbeigetragen. Flüche schollen, daß man meinen konnte, der Teufel wär unter uns gewesen. Endlich ein kräftiges „Hauruck!", und mit vereinten Kräften wurde einer nach dem andern herausgezogen. Dann konnte man vielleicht einige Kilometer fahren, und das Schauspiel begann von neuem.

So fing es an .....

Unter diesen Umständen war es kein Wunder, daß wir zu einer Fahrstrecke von 45 Kilometern einen ganzen Tag brauchten.

Müde und mit einem riesigen Hunger kamen wir in Elsfjord an. Dort sollte ich auf Grund eines Dringlichkeitsvermerkes sofort übergesetzt werden. Nachdem ich fünfmal aus der

Die Spitze ist angeschossen.

Fährkanzlei hinausgeworfen worden war, brachte ich es doch so weit, daß ich, allerdings nur mit einer Funkstelle, übergesetzt wurde.

So ging es weiter .....

Schon die Einschiffung des Kfz 15 auf die behelfsmäßige Fähre ließ einem die Haare zu Berge stehen. Bei der Auffahrt des Wagen auf die Fähre kippte sie. Wenn wir nicht gleich am Halteseil gezogen hätten, läge unser Wagen vielleicht heute noch im Elsfjord. Ein klägliches Ruderboot, mit einem Außenbordmotor ausgestattet, zog uns über das Wasser. 4 Stunden dauerte die Überfahrt, und 4 Stunden saßen wir auf der Fährplanke, da die Fähre immer fußtief unter Wasser lag. Das Ausschiffen kostete natürlich auch Mühe und Geschicklichkeit, denn der Anlegesteg in Finneid war sehr primitiv. Zum Glück war gerade Ebbe. So kamen wir ohne Schaden ans Ufer.

Ja, für Gebirgssoldaten gibt es keine Hindernisse. Es scheint, daß sie für Technik, Weg-

und Brückenbau sehr große Talente besitzen. Davon konnten wir uns am besten überzeugen, als wir weiterfuhren und an eine von den Norwegern gesprengte Brücke kamen. Pioniere waren gerade eifrig beschäftigt, einen Steg für Fußgänger zu bauen. Mit dem Auto hätten wir lange warten müssen. Ich beschloß daher, zu Fuß nach Mo zu gehen. Was tun 17 Kilometer einem Gebirgssoldaten, noch dazu in dieser romantischen Fjordlandschaft.

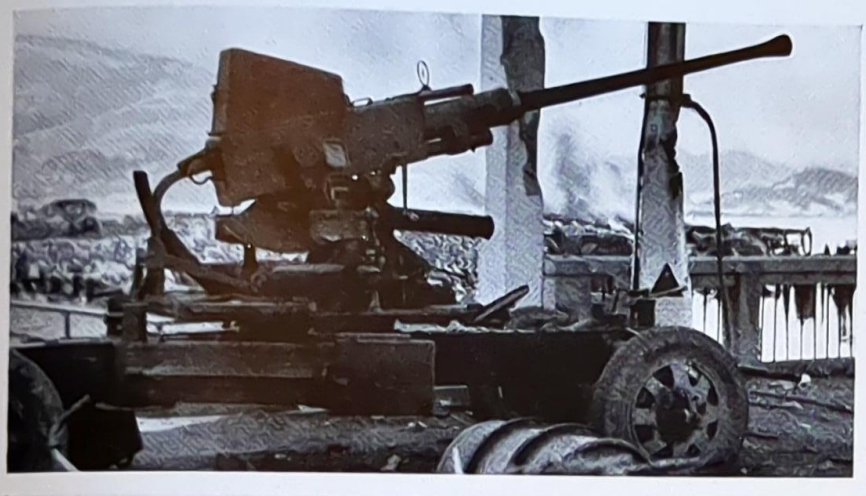
So war das Ende ...

Einige Kilometer vor Mo kam in rasendem Tempo ein Radfahrer daher. Ich war nicht wenig erstaunt, als ich in ihm meinen Kompaniechef erkannte. „Auf Sie hoab i schon lang g'wart" sagte er und drückte mir die Hand.

Nun konnte es wieder losgehen. In Mo wurde die Funkstelle sofort aufgebaut, und nach dem ersten Anruf schon meldete sich die Gegenstelle.

So war der mühevolle Vormarsch, den wir verflucht hatten, dennoch mit Erfolg gekrönt.

Zeugen englischer Hinterlassenschaft.

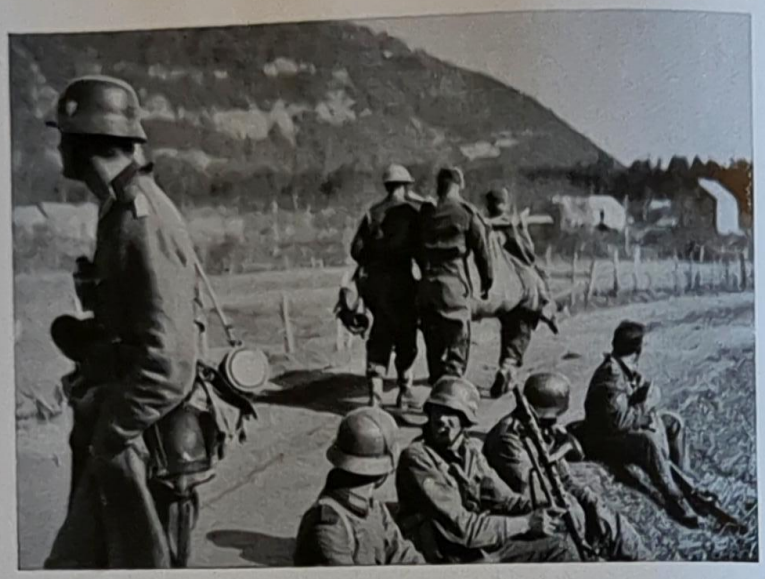


Englische Flugabwehr.

Bahnen, mit denen die Tommies fliehen wollten.

Eine Gebirgs-Nachrichten-Abteilung in Norwegen.

In einem selbst für die Wehrmacht ungewöhnlich raschen Tempo wickelte sich der Feldzug in Polen und die damit an die Division gestellten Aufgaben ab.
Kämpfe, Technik und gewaltige Marschleistungen reihten sich in lückenloser Kette während dieses einzigartigen Feldzuges und waren richtunggebend für den Schwung und den vorzüglichen Geist, der jede Einheit der Division beseelte.
Einen lang anhaltenden eiskalten Winter verbrachten wir im Westen bei voller Übungstätigkeit.
Unsere Gedanken beschäftigten sich immer mehr mit dem in Norwegen entbrannten Kampfe, und das mit Recht. Stellt doch dieses Land eine einzigartige Einsatzmöglichkeit für die Gebirgstruppe dar.

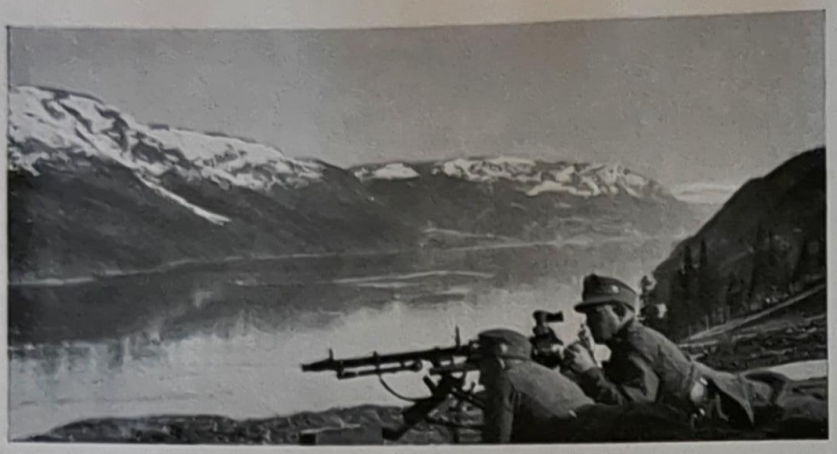


Engländer tragen ihre Verwundeten in die Gefangenschaft.

Züge mit Lasten aller Art, vor allem aber mit fröhlichen Gebirgsjäger-Gesichtern, rollten den Rhein hinab, durch das Ruhrgebiet hinüber nach Hamburg zur dänischen Grenze.
An einem eiskalten Aprilmorgen steht der Transportzug der Nachrichten-Abteilung in Fredericia und wird von dänischen Eisenbahnbeamten übernommen. Am gegenüberliegenden Geleise steht ein dänischer D-Zug nach Aarhus, der unsere allgemeine Bewunderung und Heiterkeit wegen seines beachtlichen Alters hervorruft.
In herrlicher abwechslungsreicher Fahrt entlang der Ostsee erreichten wir Aarhus und in den Nachmittagsstunden unser Endziel Aalborg. Ohne Laderampe wurde im Eiltempo in Sundby, nördlich von Aalborg, entladen und Unterkunft in und um Aalborg bezogen.
In den nächsten Tagen entwickelte sich begreiflicherweise ein großes Interesse für den Wehrmachtsteil Marine. Es wurde viel gespöttelt über Minen, englische Untersee-Boote und Zerstörer, vom Absaufen usw. Schauermärchen kursierten von torpedierten und auf

Unsere Jäger leisten Kameradendienst

Auch diese Hindernisse konnten den Vormarsch nicht aufhalten.



Sicherung am Fjord.

Minen gelaufenen Transportern. Dieses alles konnte uns aber wenig erschüttern.
Der Restteil der Abteilung traf mit zwei Riesen-Fernlastern mit Anhängern auf dem Landmarsch glücklich in Aalborg ein.
Es sei an dieser Stelle der großen Leistungen der Kraftfahrer besonders gedacht. Dieser Fahrt gingen nämlich noch Fernfahrten von Innsbruck über Salzburg—Wien—Spisska Bela—Jaslo—Lemberg und von Lemberg über Krakau—Gleiwitz durch ganz Deutschland voraus.
Unter fachmännischer Leitung gelang in überraschend kurzer Zeit die für uns neuartige Verlademethode auf Riesenfrachtern mit 8—10 Meter hohen Bordwänden.
5 Stunden vor Abfahrt war alles auf dem Schiff zur Ruhe übergegangen. Der Nachmittag stand zur Verfügung, um einmal in Gemütsruhe so einen Kasten genau zu besichtigen.
Die am Schiff anwesenden Seeleute stellten gerne ihre Fachkenntnisse zur Verfügung.
Mancher stand auch, in sich versunken, an einer Bordwand, steuer- oder backbord, mit

Den Fjord entlang.

Von den Engländern versenkt.

Blick zum Wasserspiegel und überlegte, wie so ein Sprung ins Wasser im Bedarfsfall angelegt und ausgeführt werden müßte.
Unseren Geleitzug, der durch mehrere Kriegsschiffe geschützt wurde, vervollständigten noch einige andere Transporter.
Daß auf unserem Schiff der Kapitän „Wohlfahrt" hieß, war ein gutes Omen. Schon zu Beginn der Reise verkündete er mit Bezug auf seinen Namen eine glückliche Überfahrt. Er war 1914 Offizier auf einem deutschen U-Boot.
Gegen 22.30 Uhr wurde ich zum Kapitän gerufen. Ich erhielt Anweisungen über allgemeine Sicherungsmaßnahmen und über evtl. zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer Gefahr.
Wir waren inzwischen im Kattegat angekommen. Ab jetzt ist also höchste Vorsicht geboten.
Unser Kapitän als alter U-Boot-Offizier wird den Geleitzug schon entsprechend führen.
Auf dem Schiff ordnete ich höchste Alarmbereitschaft an: „Alles Schwimmwesten an, niemand

Bergsteiger sind schwindelfrei,
auch wenn es noch so stark schaukelt.

Endlich ein Stück schöne Straße entlang
des Saltenfjords.

Da werden sofort Fahrräder requiriert.

Boote werden gesammelt.

darf unter Deck, niemand darf schlafen.“ Immer 9 Mann an einem Floßsack auf Deck versammelt, ständig bereit für den Befehl: „Alles klar zum Springen.“
Nach glücklichem Passieren eines geräumten Minenfeldes gingen wir in der Nähe Skagens vor Anker.
Zwei in Lauerstellung liegende U-Boote waren gemeldet. Die Torpedoboote säuberten unter ständigem Hin- und Herfahren und Zickzackkursen, dabei Wasserbomben abwerfend, die nähere Umgebung.
Nach kurzer Pause ging's weiter. Hinein ins Skagerrak. Für uns war es sehr interessant zu beobachten, wie der ganze Geleitzug durch dauerndes Ändern der Marschformationen immer einer möglichen Gefahr auszuweichen suchte.
Kalt, rauh, salzig und würzig war die Luft.
Unermüdlich geht der Gang der See, brausender Gesang urewiger Wasser. In ihnen ziehen

Jeder Fjordübergang erfordert stärkste Sicherung.

Der Divisionskommandeur überquert einen Fjord.

wir schon viele Stunden schwankend dahin. Groß und gewaltig erleben wir das Meer in seiner ganzen Wildheit.

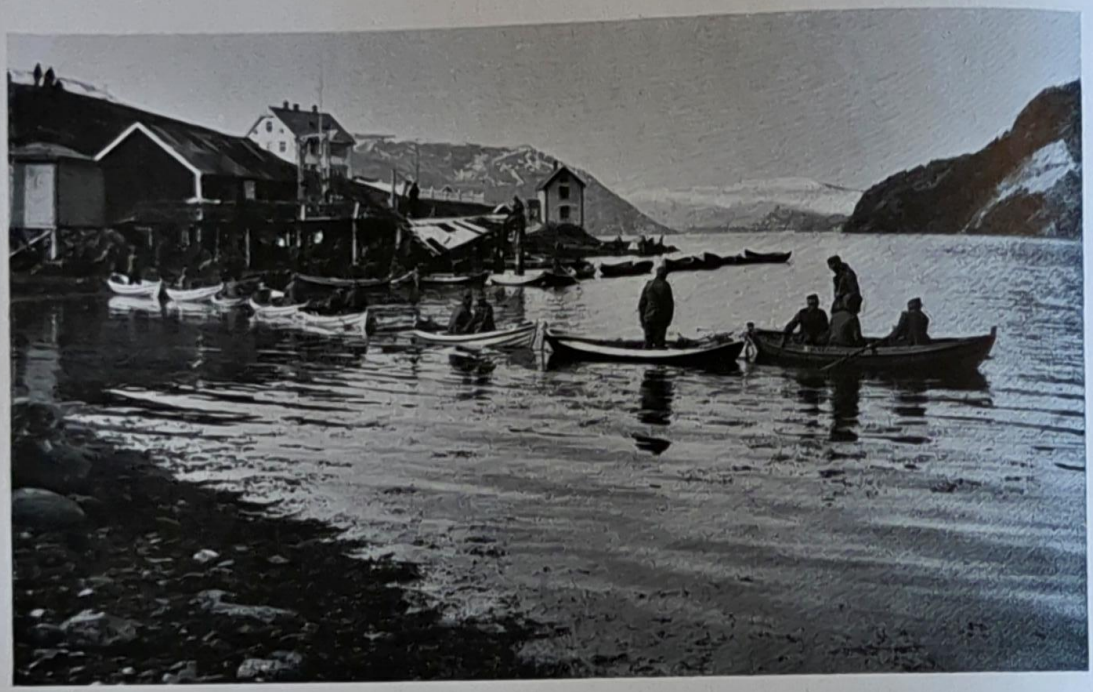
Wasser und Sonne, Wind und Wolken vereinigten hier die Poesie der schwärmerisch veranlagten Landratte, bis uns plötzlich die aus dem Meer ragenden Mastspitzen und der Rand des Kamins eines abgesoffenen Transporters jener furchtbaren Kraft eines Torpedos erinnern.

Eine noch zweimalige Warnung vor feindlichen U-Booten ließ uns kalt.

Unermüdlich jedoch, ohne nur einmal den Platz auf der Kommandobrücke zu verlassen, stand unser tüchtiger Kapitän, ständig das Fernglas in der Hand, immer die Schiffe beobachtend, immer wieder Befehle durch Blinksignale erteilend.

Auch die gefürchtete Seekrankheit forderte ihre Opfer. In der nun zur allgemeinen Freude erschienenen Sonne konnte man die Gebirgsfunker verschiedener Dienstgrade, kreidenbleich

Unsere „Seeschlange“ auf großer Fahrt.



Boote werden zusammengekoppelt.

und Nahrungsaufnahme verweigernd, herumliegen sehen. Dazwischen erklang aber auch ein frisches Lied oder ein kräftiger Tiroler Jodler.

Alles hat einmal ein Ende und so auch diese erste bewegte Seefahrt. Gegen 19.00 Uhr abends steigt weit in der Ferne ein Fels aus dem Meer. Ein weiß-gelbliches Band erhebt sich aus der Flut. — Ist es Orplid, die Insel der ewigen Sehnsucht?

Ja, es war keine Täuschung, es mußte die Küste Norwegens sein.

Die Einfahrt in den Oslo-Fjord galt es trotz der hier lauernden feindlichen U-Boote zu gewinnen. Dieser Gefahr zu entgehen, steuerte plötzlich der ganze Geleitzug Richtung England, um dann wieder einen Haken nach Süden, in Richtung Schweden, zu schlagen. Aus ihm heraus erfolgte unerwartet das sichere Einschwenken in den Oslo-Fjord.

In einer spiegelglatten Wasserfläche liefen die „Kähne" nun ihrem Endziel entgegen.

Gegen 22.00 Uhr abends passierten wir die Boje, die die Stelle bezeichnete, wo unser stolzer

schwerer Kreuzer „Blücher“ beim Beginn der Kämpfe in Norwegen in treuester Pflichterfüllung mit wehender Kriegsflagge unterging.
Während des Passierens nahm die gesamte Abteilung auf Deck Aufstellung und erwies unter Kommando Ehrenbezeigung.
Um 23.00 Uhr legte unser Schiff an dem Pier in Oslo an. Nun konnte alles unter Deck und sich einige Stunden wohlverdienten Schlafes erfreuen.
Andern Tags 6.00 Uhr beginnt die Ausladung, um 11.00 Uhr rückt die Abteilung zur Unterkunft in eine Schule.
Neuartig ist alles, was uns umgibt, Land und Volk.
Nach zwei Tagen rollen 170 Kraftfahrzeuge aller Gattungen, in kleineren Gruppen zusammengefaßt, von Oslo über Hamar nach Lillehammer. Die Überquerung einer Behelfsbrücke über den Minnesund, die schon beachtliches Geländefahren erforderte, vermittelte uns die ersten Gefechtseindrücke in Norwegen.

Das ist unser Geleitzug.

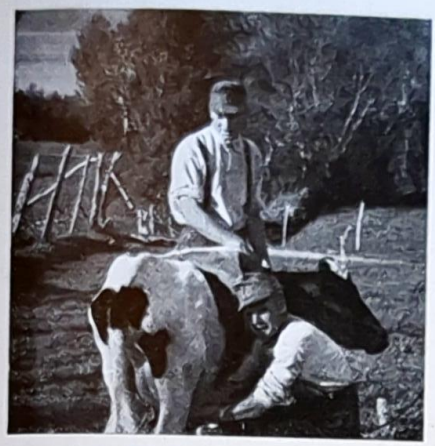
Rast nach langem Marsch . . .

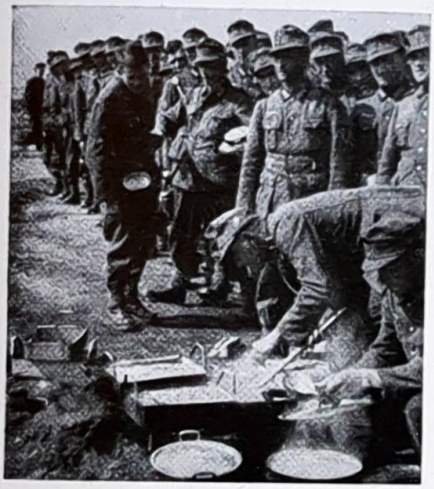
Frische Gräber mit Birkenkreuzen und Stahlhelmen künden vom Opfertod deutscher Soldaten.
Andern Tags werden Erkundungen durchgeführt für den Weitermarsch nach Drontheim über Elverum—Röros oder über Otta—Dombas.
Die Fahrt nach Elverum vermittelte Eindrücke über Straßenverhältnisse, wie wir sie selbst in Polen niemals antrafen. Total aufgeweicht bis in die Schlammschichten unterhalb des Unterbaues der Straße, aufgewühlt von den unzähligen LKW. So schaut es viele Kilometer lang aus.
Mehr als vier Stunden mußten wir an Stelle von Erkundungen opfern, um Abschleppmanöver völlig in Schlamm versunkener LKW zu leiten. Die Strecke Röros fiel somit aus.
Die nächste Erkundung galt Otta—Dombas.
Die Pioniere stellten in ununterbrochener Arbeit Tag und Nacht in den Steilschluchten ober-

---

. . . und schwerem Gefecht

Viermal Freuden bei der Rast.





halb Otta Behelfsbrücken her, über denen am folgenden Tag als erste die Marschgruppe rollte.

Für den weiteren Vormarsch hängen wir uns hinter das Gebirgs-Pionier-Bataillon des Herrn Major Dr., schaufeln und bohlen selbst tüchtig mit und arbeiten Meter um Meter in Serpentinen empor auf ein mächtiges, karstiges, mit tiefem Schnee verdecktes Hochplateau, über das ein eisiger Wind fegte. Etwa 60 Kilometer gewinnen wir auf gefrorenen Straßen in Richtung nach Norden. Wieder empfängt uns der ewig singende Wald im Lande Peer Gynts. Eine Abwechslung bieten nur frisch weggeräumte, oft bis zu 200 Meter lange Straßensperren der Norweger.

Wir streben Drontheim zu.

Von neuem verwandeln sich die Straßen in Schlammrinnen. Eine gesprengte Brücke nach Ulsberg mußte westlich durch eine 22 Kilometer lange Umgehungsstraße umfahren werden.

Gemeinschaftsarbeit . . .

Jeder Kraftfahrer weiß ein Lied zu singen über diesen Leidensweg, der unausgesetzt nur ein Ausschaufeln, Unterbolzen, Emporheben und Herausschleppen von Kraftfahrzeugen darstellte.
Und dennoch traf die Abteilung geschlossen, aber mit erschöpften Kraftfahrern in Drontheim ein.
Eine Erkundung von über 300 Kilometer brachte Klarheit über den Marsch der Kolonne bis in die Gegend Namsos. Der erste Frühlingstag stellt sich uns dazu zur Verfügung.
Einige Tage später traf die Marschgruppe, nach schöner Fahrt am Drontheim-Fjord entlang, in Steinkjer ein und bezog dort Massenquartier.
Am selben Abend noch meldet sich nach langer Trennung Oblt. H. telefonisch: „Mit den Bergteilen in Dombas eingetroffen." Auf Befragen nach dem Marschziel erklärte ich ihm: „Nordpol."

. . . in jeder Lage.

Prost! Herr General!

Abgeschossener norwegischer Aufklärer.

In den nächsten Tagen galt es nun, unter allen Umständen über Grong nach Mosjoen vorzustoßen.

Die mir von einigen Pionier-Kommandeuren gegebenen Aussichten für das Gelingen meines Unternehmens waren keinesfalls ermutigend. Einmal schien es zweckmäßiger, den weiteren Weg über Namsos zu benutzen und eine dort befindliche Fähre zum Übersetzen über den Namsos zu benutzen, andererseits lockte der wesentlich kürzere Weg am Snaasa-See entlang doch ganz gewaltig.

Am Abend des darauffolgenden Tages bezogen wir Unterkunft in Grong.

Mich trieb es weiter in die Gegend von Brekkvasselv zu einer wegen Treibeis und mächtiger Eisschollen gefährdeten Ponton-Fähre. Selbstverständlich fand ich dort alle Schwierigkeiten vereint vor. Auf der einen Seite Kompanie hinter Kompanie, die übersetzt werden will. Ich verhandle dort lange und stelle plötzlich fest, daß ich auf Grund eines Divisionsbefehls

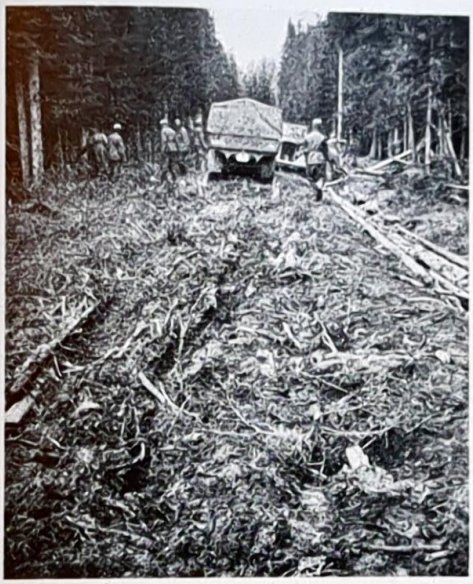
bevorzugt über die Fähre komme. Meine Einheiten habe ich längst alarmiert und so geht wieder einmal alles gut ab.
Doch mit des Geschickes Mächten ... Ein vor mir stehender LKW der Luftwaffe vereitelte mein ganzes Glück. Voll beladen mit Ölstoff und Betriebsstoff fuhr dieser 5-Tonnen-Krupp-Diesel auf die Ponton-Fähre. Im nächsten Augenblick liefen drei von vier Pontons voll und der LKW versank mit der Fähre.
All unser Hoffen, alle Bemühungen um ein Vorwärtskommen mit den vielen Kraftfahrzeugen war nun endgültig dahingeschwunden. Es kostete viel Schweiß, manches „Hauruck" und „Zugleich" während des Ablaufes einer ganzen Nacht, um die Betriebsstoffässer, LKW und die Fähre an die Wasseroberfläche zu bringen.
Nach langer, schwerer Arbeit setzte endlich meine Marschgruppe über und erreichte noch am selben Tage Mosjoen (860 Kilometer nördlich Oslo).

Transport im Schein der Mitternachtssonne.

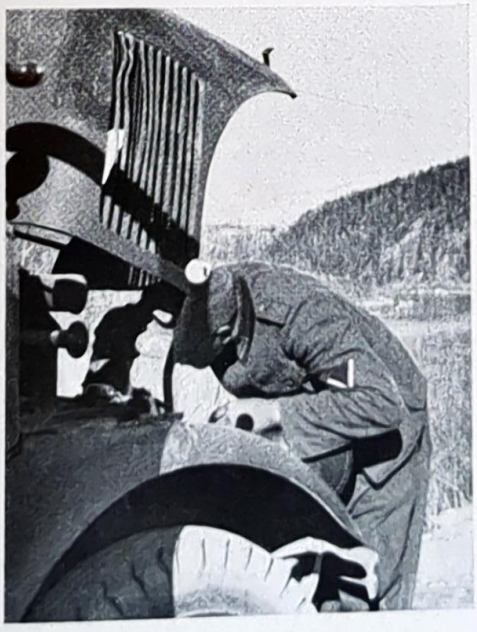
Mit meinem unglaublich ausdauernden „Mercedes“ schwamm ich mehr im Dreck als fahrend auf den Rädern zum Elsfjord und betrachtete mir hier den Fährbetrieb über den Fjord. Zwei behelfsmäßige Fähren aus Benzinfässern, die höchstens je einen PKW und einige Kräder trugen, 25 „Schinakel“ (Ruderkähne) hintereinanderhängend, gezogen von einem M-Boot, fuhr eben ab in Richtung zur Insel Hemnes. Der Anblick eines solch merkwürdigen, dazu ständig jodelnden Geleitzuges in dem unvergleichlich schönen Fjord konnte einem in freudigste Stimmung versetzen.
Den Engländern paßte dieser Betrieb weniger. Mit bewaffneten Kasten fingen sie in dem reizvollen Fjord zu geistern an und verfolgten mit Schnellfeuergeschützen unsere fröhlichen Jäger. Da diese ungemütlichen Herren immer gerade dann erschienen, wenn ein „Geleitzug“ von uns sich im Fjord bewegte, mußte doch zu Bedenken Anlaß geben. Es war klar, daß hier auf telefonischem Wege irgendeine Feindbenachrichtigung stattfand.

Panzer in Steinkjer.

Gute Straßen erlauben alles.



Doch immer wieder gibt es Transportprobleme.

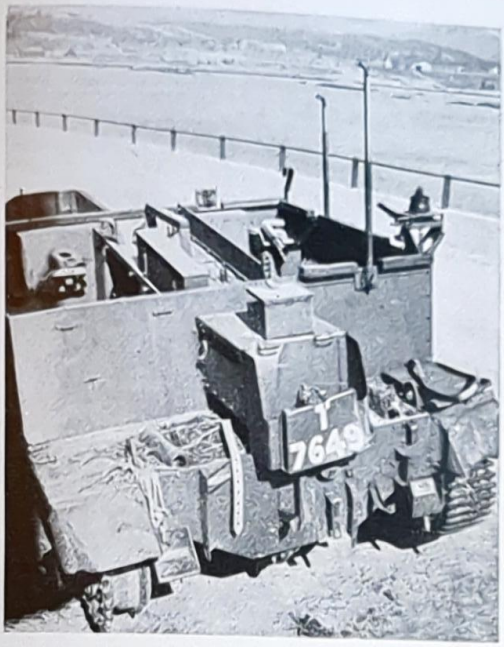


So endete mancher Omnibus.

Zusammen mit einer Jägerkompanie organisierte ich ein Unternehmen, das seewärts gelegene Postamt in Leir Helgeland auszuräuchern und damit zugleich die Nachrichtenverbindung seewärts abzudrosseln. Dieses erfolgreiche Unternehmen führte unser Leutnant V. in zwei Tagen, von Mosjoen aus quer über die Berge marschierend, durch.
Ein Tausch mit Nachrichtengerät verhalf mir am nächsten Tag zum Übersetzen über den Elsfjord nach Finneid mit 3 PKW und 2 Krädern. Nach stürmischer Überfahrt über den Fjord, bei dem die Benzinfässer-Fähren teilweise bis zu 15 cm unter Wasser gedrückt wurden, trafen wir in Mo ein.
Nach einer dreiwöchigen Pause erhielten wir zum ersten Male Feldpost aus der Heimat. Selbst Hunger, Durst und Schlaf müssen vor dieser selten gewordenen Erscheinung zurücktreten.
Neu hinzu gesellt sich jetzt die Vorbereitung für das „Büffel"-Unternehmen in Richtung

Was für uns zu brauchen ist, entnehmen wir der „Rückzugsstraße".

Von den Tommies zurückgelassene MG-Wagen.



Narvik. Eine Besprechung mit Oberstleutnant v. H. bringt vollkommene Klarheit über die Gliederung und den entsprechenden Bedarf an Funk- und Fernsprecheinheiten.
Die Abteilung ist mit ihren Teilen bereits 500 Kilometer auseinandergezogen. Wie nun schnell Funker und Gerät zur Stelle schaffen?
Nachdem das Möglichste unternommen war, um das „Büffel"-Unternehmen nachrichtentechnisch zu nähren, mußte augenblicklich wieder an ein Weiterkommen in Richtung Norden gedacht werden.
Drei Kilometer außerhalb Mo ist schon wieder eine gesprengte Brücke, daneben eine Fähre und unzählige Fahrzeuge, die der Überfahrt harren.
Bei Messingsletten braust ein breiter, reißender, 6—7 Meter tiefer Gebirgsfluß dem Tale zu. Eine Floßsack-Fähre aus zwei großen Pionier-Floßsäcken, an einem dünnen schwingenden Seil hängend, bewältigte dieses Hindernis. Auch hier Berge von Gepäck, Munition, Kräder

Norwegische Beute.

Englischer und norwegischer Geschützpark.

usw. Alles soll übergesetzt werden. Nach einem abermaligen Aufenthalt von sechs Stunden, nachdem wir selbst aus einem nahegelegenen Hause noch Türen, Bohlen und Bretter als Brückenbelag herangeschleppt hatten, fahren wir weiter zum nördlichen Polarkreis.
Unter dem Freudengeheul meiner Soldaten passierten wir in strahlender Mitternachtssonne um 23.15 Uhr den nördlichen Polarkreis. Ein mächtiger Granitblock mit einem stilisierten Globus kündet hier von der besonderen Einteilung unserer altehrwürdigen Mutter Erde. Einsam zieht die schnurgerade Straße über ein gewaltiges, unendlich weites Hochplateau. Erneut stehen wir vor zwei neuen schmalen Brücken. Entsetzt bemerken wir, daß die Pioniere eine ganze Reihe Masten von dem neben der Straße laufenden Fernsprechgestänge abgesägt und eingebaut hatten. Nach einer genauen Prüfung der „statischen" Verhältnisse dieser Brücke wagen wir die Überfahrt mit unseren Kraftfahrzeugen.
Ein brennender Wald, englische Flieger und Artilleriedonner lassen unser angestrebtes Ziel

näher erkennen. Eine englische Maschine fliegt pfeilgerade über uns die Straße entlang. Unterwegs konnten wir noch vier Fallschirmjäger „bergen“. Mit Ju's sollten sie nach Narvik; hatten jedoch das Pech, abgeschossen zu werden. Unsere Fallschirmjäger sprangen rechtzeitig ab und gelangten wohlbehalten zur Erde. Sie arbeiteten sich auf gut Glück durch Schnee und Eis bis zur Straße durch.

Gegen die Mittagsstunde stellte Leutnant P. das durch den Artilleriebeschuß erheblich zerstörte Fernsprechgestänge nach Saltdal provisorisch her.

Unsere Kampfbataillone Oberstleutnant S., Major Sch. kämpfen und stürmen bereits beiderseits des Salt-Fjord's.

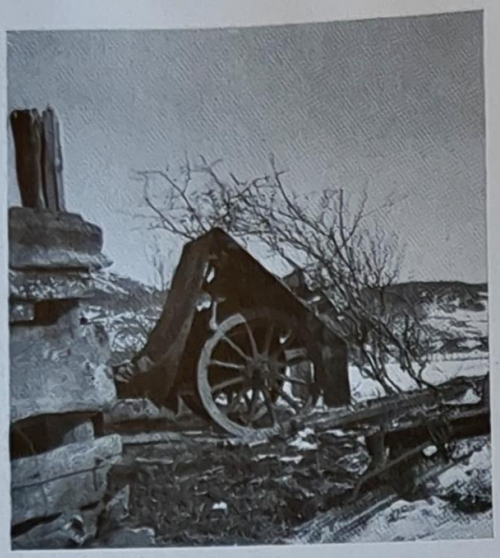
Im Organisieren von „Schinakeln“ und sonstigen alten Kähnen hat man längst Übung. Der Saltfjord ist auch kein Hindernis mehr und fast unwahrscheinlich klingt die Kunde von dem Vorwärtsdringen unserer prächtigen Jägerbataillone in Richtung Sörfold und Bodö.

Weitere Marksteine der Flucht.

Mir macht die Heranschaffung der notwendigen Fernsprecher und Geräte Sorge, um die großen Entfernungen überbrücken zu können. Mit dem Aufwand aller Stimmittel wurde jede erreichbare Gruppe alarmiert, so rasch wie möglich mit Apparaten, vor allem mit Kabel und Verpflegung zu uns zu stoßen. Da das jeweilige Übersetzen viel Zeit erfordert, richtete ich mit den bereits am anderen Ufer befindlichen Kraftfahrzeugen Pendelverkehr ein.
In den nächsten Tagen trafen bereits kleinere Abteilungen mit Gerät ein, die für das „Büffel"-Unternehmen sehnlichst erwartet wurden.
Leutnant P. hat den Auftrag, rasch hinter dem Bataillon S. die Verbindung mit Sörfold herzustellen und von dort mit einem abermaligen Übersetzen über den Leir-Fjord mit dem „Büffel"-Unternehmen, weg- und steglos, die Fernsprechleitung in Richtung Narvik vorzutreiben. Leutnant H. mit seinen Fernsprechern kommt ebenfalls über den Salt-Fjord und strebt dem Bataillon Sch. in Richtung Bodö mit einer Fernsprechleitung nach. Als nächster

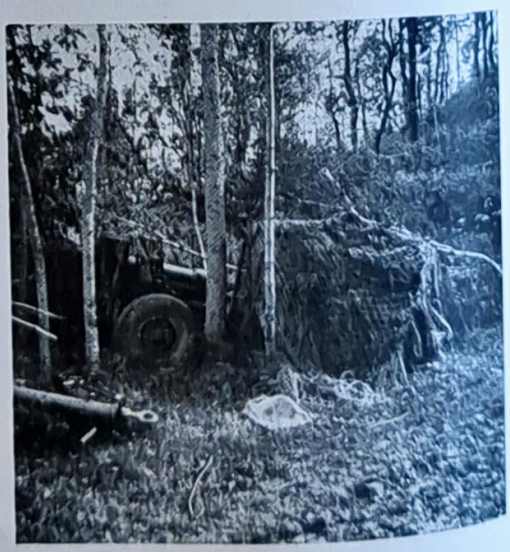
Sperren.

Dieser Tunnel wurde binnen kurzem freigelegt.



Rohre, die gegen uns gerichtet waren.

folgte nun in unserem Schinakel-Pendel Oberleutnant W. mit sechs Funkstellen ebenfalls nach Sörfold. Erst jetzt hatten wir die unbedingte Sicherheit, daß uns keine Einheit entkommen konnte, die mit dem „Büffel"-Unternehmen nach Narvik eingesetzt wurde.
Das „Büffel"-Unternehmen ist inzwischen nachrichtentechnisch ausgerüstet, daß mit einem Vortreiben der Fernsprechleitung von Sörfoldmoen über Kobbelveid in Richtung Hellemobotn herangegangen werden kann.
Ein bisher nie geübter Fernsprechbau vom Ruderboot aus, an den Steilwänden im innersten Leirfjord, eröffnet den Leitungsbau einer in der Zukunft viel „besprochenen" Kabelleitung. Leutnant P. mit seinen Leuten erlebt dabei eine unangenehme Überraschung durch einen bewaffneten norwegischen Dampfer. Zum Glück konnten die Ruderboote sich der Sicht des Gegners entziehen.
In einigen Tagen wird die angesetzte Fernsprechleitung um weitere 46 Kilometer unter sehr



Gefangene Norweger mit ihren Geschützen.

schlechten Wetterverhältnissen, sogar bei Schneestürmen, bis zum Lager II vorgetrieben. Entlang dieser Fernsprechleitung bewegten sich nun die zum Einsatz befohlenen Kampfgruppen, mit denen, schwitzend und schnaufend unter der schweren Last ihrer Funkgeräte, Tretsätze, Sammler usw. unsere Funker marschierten und einwandfreie Verbindung mit der Leitfunkstelle beim Kommandeur des Unternehmens, Herrn Oberstleutnant v. H. in Kobbelveid, hielten. Eine 15-Watt, zwei Kleinfunkstellen der Kompanie W., erreichten im dreitägigen Gebirgsmarsch, über Hochmoor, Fels und Gletscher, Hellemobotn.

Ungeheure Leistungen wurden von den Fernsprechern und Funkern vollbracht, die das Kabel auf diesem 46 Kilometer weg- und steglosen Gelände vorzubringen hatten.

An eine weitere Verlängerung dieser Leitung mit den zur Verfügung stehenden Männern war nicht mehr zu denken. Ich entschloß mich daher, auf dem seewärts gelegenen permanenten Telegrafen- und Kabelnetz, das bisher wegen der dort ständig herumgeisternden

Wieder einmal
Transport.
Mit vereinten Kräften.

Die Kameraden vom Regiment Göring, die der Division hervorragende Dienste leisteten, hatten es genau so schwer wie wir.

Durchgebrochen.

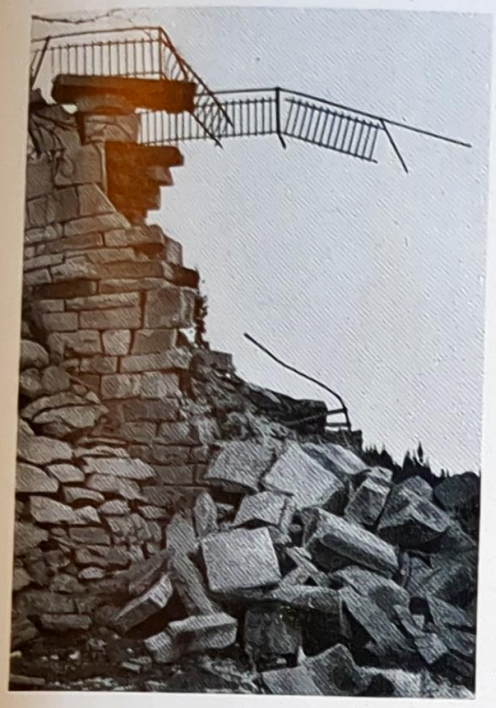
Überall das gleiche Bild . . .

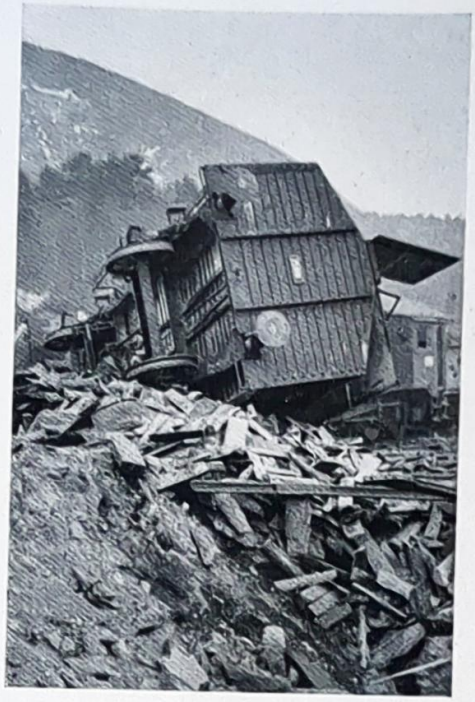
Engländer gemieden wurde, mit Flugzeug den Leutnant V. und meinen Dolmetscher Leutnant G. einzusetzen, um auf diesem Wege eine Fernsprechverbindung nach Narvik sicherzustellen.

Dieses Unternehmen gelang. Durch genau festgelegte technische Maßnahmen in Hameröy, wohin meine Herren im Fieseler-Storch flogen, gelang am Tage der Kapitulation Norwegens eine Verbindung mit Narvik.

Unendlich groß war die Freude, als ich kurz vor der Mitternachtsstunde mit meinem Kameraden, Major P., Kommandeur einer Gebirgs-Nachrichten-Abteilung, sprechen konnte. So erfreulich die Kunde von der Kapitulation Norwegens beim Eintreffen unserer Männer in Hellemobotn war, ebenso bitter mischte sich das Gefühl in jedes echte Soldatenherz, diesen Einsatz nicht bis zum endgültigen Ziele, dem noch 78 Kilometer entfernten Narvik, vollendet haben zu dürfen.

. . . Zerstörung über Zerstörung.

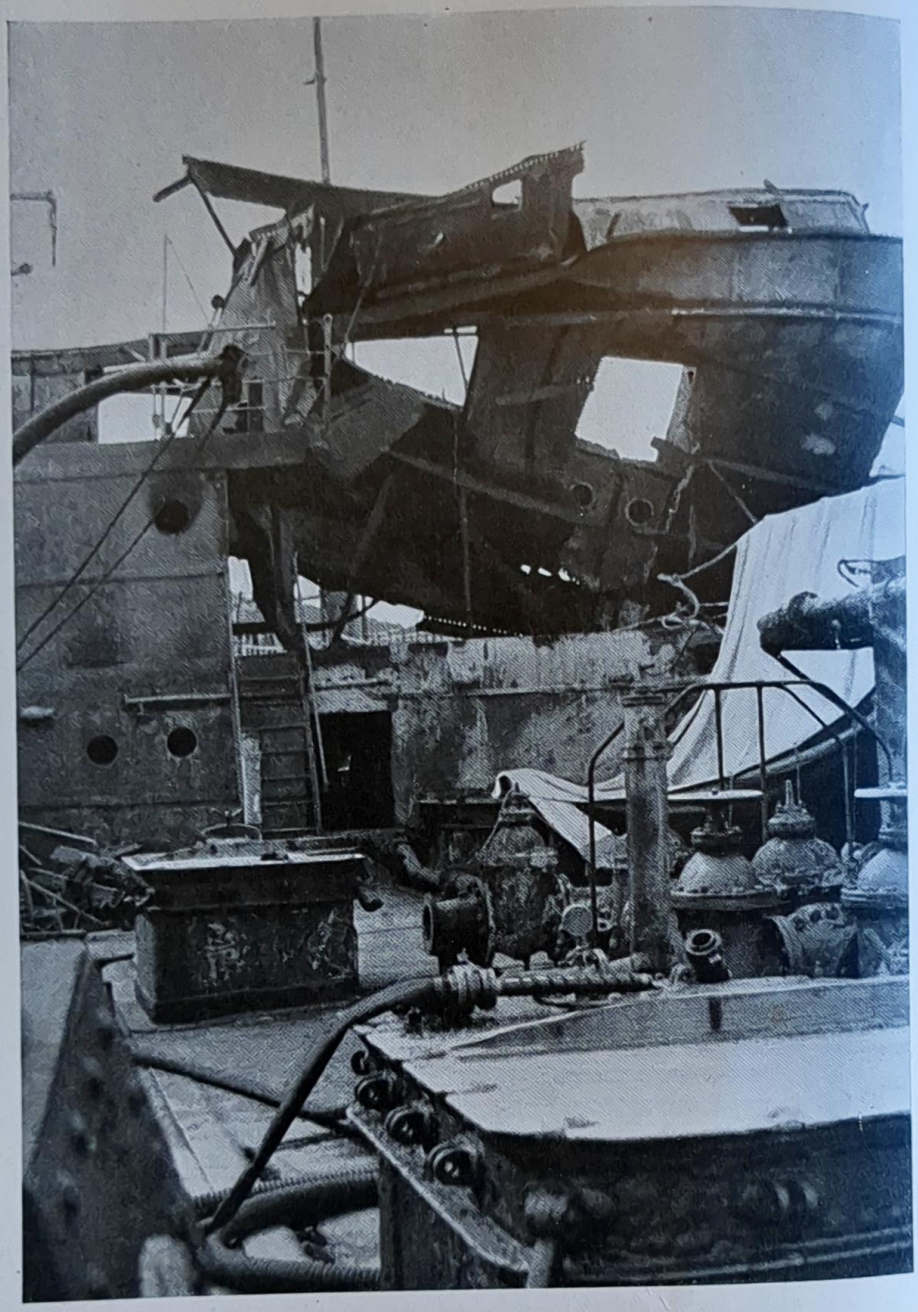




Gesprengte Brücken und bombardierte Züge.

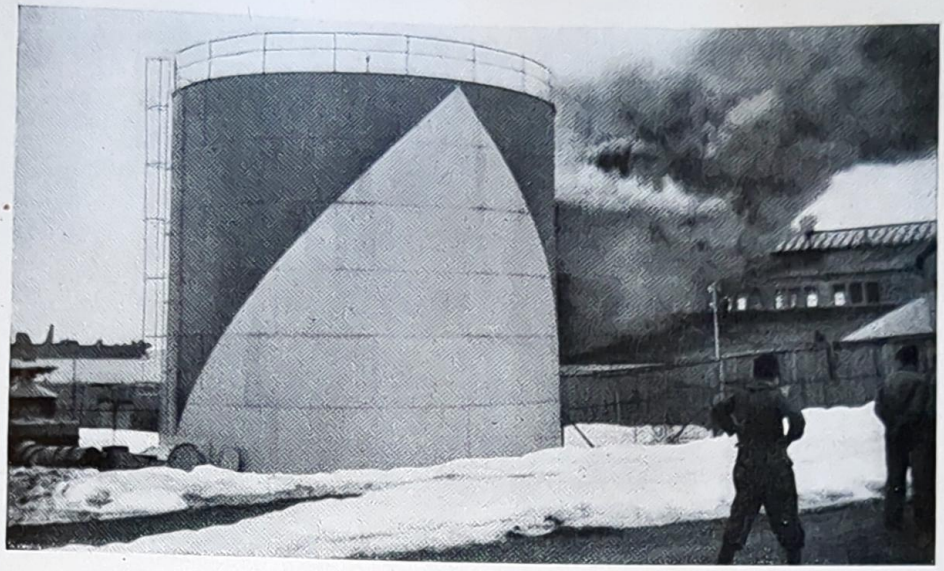
Nur eine kleine Gruppe setzte von Hellemobotn über Fjellbu nach Narvik den Vormarsch fort.

Unser, von den Engländern und Norwegern bestimmt für unmöglich gehaltenes Vordringen nach Narvik, unter den denkbar schlechtesten Voraussetzungen, dürfte wohl zum endgültigen Entschluß des Rückzuges der Tommies und seiner Verbündeten geführt haben. Auf felsgepanzerten, schneegekrönten Höhen mit unbeschreiblichem Fernblick zum weiten Meer inmitten einer Bergwelt, die so groß, so erhaben und so schön war, daß sie uns alles zu geben vermochte, — in ihr konnte nur ein unbändiger Wille zum Sieg die Krone darstellen. Daß der Gebirgsjäger in seiner Bescheidenheit, seiner ihm angeborenen Selbstverständlichkeit zum Durchhalten, an Strapazen und Entbehrungen, Wind und Wetter schon durch seine Friedensausbildung im Hochgebirge gewöhnt, diesen ungeheuren Aufgaben gerecht wurde, beweist die in der ganzen Welt hierfür begeisterte Anteilnahme an seinen Taten.



Am Oberdeck eines Dampfers. Eine Fliegerbombe hat's geschafft.

Brennende Öltanks.



Über Felsen und Fjorde nach dem Norden.

Wir waren kaum in Norwegen gelandet und von Oslo aus einige Kilometer nach Norden marschiert, da erhielt unsere Kompanie den Auftrag, Freiwillige zu stellen, die als Fallschirmjäger unseren Kameraden in Narvik zu Hilfe kommen sollten.

Narvik!

Wir ahnten, was dies bedeutet: Kampf gegen gewaltige Übermacht, gegen Kälte und Nässe, Hunger und Schlaf, härtester Kampf mit der Aussicht auf schwerste Verluste.

Der deutsche Soldat jedoch steht immer bereit und zögert nicht, wenn von ihm gefahrvoller Einsatz und Opfer verlangt werden.

Unsere ganze Gebirgsjägerkompanie meldet sich!

Es konnten jedoch leider nur 40 Mann genommen werden. Als wir dann von diesen Kame-

Das Hafengelände sah bös aus.

Engländer auf dem Marsch in die Gefangenschaft.

raden, unseren Fallschirmgebirgsjägern Abschied nahmen, da hätten wir, die wir zu Fuß nach dem Norden vorstoßen sollten, nur den einen Wunsch, sobald wie möglich wieder mit unseren Kameraden vereint zu sein, um Deutschlands Feinde gemeinsam niederkämpfen zu können.

In den folgenden zehn Tagen gelangte unsere Kompanie mit der Eisenbahn und zu Fuß ein gutes Stück weiter nach Norden. Überall erblickten wir noch die Spuren eines Kampfes, den das völkerbetrügende und mordende England auch in dieses schöne Land getragen hatte. Zusammengeschossene Kraftwagen, hin und wieder ein abgeschossenes Flugzeug, zurückgelassene Munition und Ausrüstungsgegenstände des Feindes säumten die Straße. Fast alle Brücken waren gesprengt; sie hatten das Vordringen unserer Truppen zwar nicht aufhalten können, jedoch war damit die Bahnverbindung stellenweise unterbrochen. In einigen Ortschaften, in denen sich der Engländer auf seinem Rückzug vorübergehend fest-

Das zurückgelassene Material.

Hier hat die deutsche Luftwaffe gesprochen.

gesetzt hatte — so in Öier, Otta, Dombaas —, viele beschädigte oder völlig zerstörte Häuser. Einsam ragten die Kamine aus Schutt und Asche empor; besonders Steinkjer ist mir als Trümmerhaufen „englischer Friedenspolitik" in Erinnerung.
Und zwischen all dem da und dort ein deutsches Soldatengrab, als Wegweiser des deutschen Vormarsches zum Siege!
Es war der 24. Mai, drei Tage hatten wir an der Endstation des noch befahrbaren Teiles der Eisenbahn in Brekkvaselv gelegen. Da wurden wir plötzlich in Marsch gesetzt bis zu einer zwölf Kilometer nördlich gelegenen Fähre.
Dort erhielt unsere Kompanie ihren Sonderauftrag!
Unsere Kompanie sollte im Rahmen eines großen Unternehmens als Spitzenkompanie zu Fuß nach Narvik durchstoßen, um dort unseren Kameraden Hilfe zu bringen.
Ein derartiges Unternehmen hatte bisher als für eine Truppe undurchführbar gegolten.

Ein Flugplatz hat dran glauben müssen.

Eine andere Wirkung unserer Stukabomben.

Sollte es doch der Versuch werden, durch teilweise unbewohnte Gebiete, durchs Gebirge, ohne Weg und Steg, über Felsen und Schnee, über Seen, Bäche, Flüsse und Fjorde vorzudringen.
Alle zu erwartenden Strapazen wurden uns nun vor Augen gehalten und die Frage gestellt, wer glaube, daß er nicht mitkommen könne.
Doch niemand wollte zurückbleiben, und so mußten einige bestimmt werden, die beim Troß bleiben sollten, denn die Pferde konnten wir natürlich nicht mitnehmen.
So trennten wir uns wiederum von einem Teil der Kompanie.
Unsere Marschkompanie gelangte zunächst auf Lastkraftwagen, auf Fähren und Ruderbooten und zu Fuß in zehn Tagen bis Rößvik am Sörfollafjord.
Die Straßenverhältnisse waren elendiglich. Immer wieder mußten wir von den LKW absteigen, um diese an schwierigen Stellen zu entlasten oder dem Wagen durch Unterlegen von

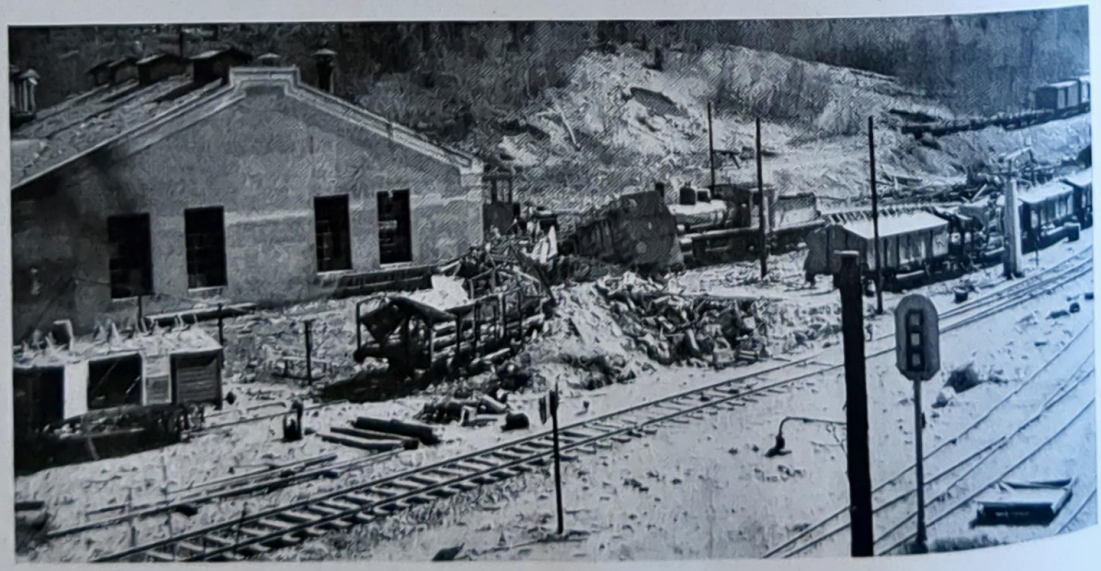
Deutsche Gründlichkeit.

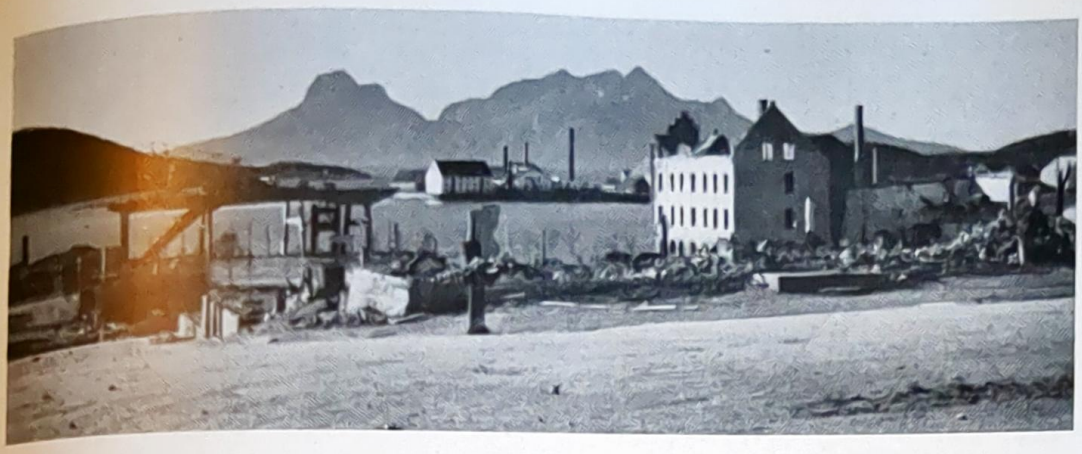
Das blieb von einem Bahnhof übrig.

Steinen und starken Ästen weiter zu helfen; oder einen in den Straßengraben abgerutschten Wagen wieder herauszuheben.

Dort, wo über die Flüsse die Brücken vom Feind gesprengt worden waren, mußten wir mittels Fähren übersetzen, das stets einige Stunden dauerte. An einem Gebirgsfluß nördlich des Polarkreises konnten auch unsere LKW nicht mehr weiter. Gepäck und Gerät mußten wir nun selbst tragen. Wir hatten jedoch für dieses bald ein neues Verkehrsmittel gefunden: Die Karrette, einen zweiräderigen, landesüblichen Karren. Bald hatte jeder Zug seine 4—5 Karretten. Und wenn eine unter der Last der Rucksäcke, des Gerätes und des Proviants auseinanderbrach, dann wurde diese durch eine stärkere ersetzt. Mußte der Karren vor einem Behelfssteg über einen Fluß zurückgelassen werden, dann suchte und fand man jenseits des Flusses neue Karren.

So zogen wir dahin durch Norwegens helle Nächte. Durch einen brennenden Wald, den





Maßarbeit unserer Flieger.

---

die fliehenden Engländer in Brand gesetzt hatten, um den deutschen Siegesmarsch aufzuhalten; an spiegelnden, dunkelglitzernden Seen und Fjorden vorbei. Wir sahen das Licht der Mitternachtssonne auf den Schneegipfeln und auf den Felsen der Berge.

In Rössvik begann der schwierigere Teil unseres Marsches. Wir sollten zuerst über den Sörfollafjord von Rognan aus übergesetzt werden.

Als wir unser Marschziel nach dreizehn Stunden erreicht hatten, waren wir froh, wieder etwas ausruhen zu können. War es doch der erste größere Marsch durch die norwegische Bergwelt gewesen. Ohne Weg und Steg und meist im Regen waren wir über sumpfiges Gelände und Moosflächen, über Felsen und Schneefelder auf- und abgestiegen. Hatten Gebirgsbäche überquert, indem wir behelfsmäßig Baumstämme über sie gelegt hatten.

Nach diesem Marsch spürte mancher seine Schultern schmerzen, betrug doch das Gesamtgepäck eines Mannes etwa 35 Kilogramm.

Reste einer norwegischen Stadt, deren Vernichtung auf englisches Schuldkonto kommt.

Nur Trümmer . . .!

Nicht allzu lange währte aber die ersehnte Ruhe in jener Ortschaft.
Es kam wieder ein englisches Küstenwachschiff in den Fjord gefahren und nahm sofort das Feuer mit Geschützen und Flakschnellfeuerkanonen auf die Ortschaft auf. Nach etwa einer halben Stunde der Beschießung, durch die ein Mann durch Granatsplitter verwundet wurde, dampfte der Kutter wieder ab.
Nun wurde noch schnell Kaffee und Schmarrn gekocht und bald setzte sich die Kompanie wieder in Marsch. Diesmal bis zu einem etwa zehn Kilometer entfernten See, der überquert werden mußte.
Ein einziges Ruderboot fanden wir vor. Mit diesem mußten vom anderen Ufer, das vier Kilometer entfernt war, weitere Ruderboote geholt werden. Lange mußten wir, während es ununterbrochen regnete, warten. Schließlich standen unserer Kompanie zehn Boote zur Verfügung, mit denen wir übersetzten.

Kein Stein blieb auf dem andern.

Der Transporter wird gelöscht . . aber für uns!

Beinahe wäre die Bootsfahrt einmal schief gegangen. Das Boot, in dem ich zusammen mit noch vier Kameraden hinüberfuhr, wurde mitten im See leck. Ein Kamerad stopfte sein Taschentuch hinein und versuchte, das Leck mit der Hand zu schließen, jedoch ohne Erfolg. Die etwa 300 Meter entfernte Uferstelle konnten wir gerade noch erreichen, bevor unser Boot absoff.

Schließlich kam auf unsere Pfeifsignale ein anderes Ruderboot heran und brachte uns Schiffbrüchige ans Ende des Sees, wo in Scheunen und Häusern die Kompanie inzwischen Nachtquartier bezogen hatte.

Schnell wurde ein ordentliches Feuer gemacht, abgekocht, und alles nasse Zeug zum Trocknen aufgehängt.

Als wir uns dann im Heu verkrochen, da wußten wir, daß es für einige Zeit der letzte Schlaf unter einem Hausdach sein würde.

Eine Stadt ist gewesen.

Schon die nachfolgende Strecke des Marsches führte durch unbewohntes Gebiet. Außerdem wußten wir, daß auf dem nächsten Rastplatz, einem Lager in einem Schneefeld, weder Baum noch Gestrauch zu finden sein würde. Deshalb steckte jeder Mann außer dem an und für sich sehr schweren Gepäck noch ein Stück Holz in den Rucksack.
Auch beim Abmarsch regnete es.
Wieder mußten wir zahlreiche Gebirgsbäche überqueren und durch sumpfiges Gelände waten. Durch niederen Buschwald und über glattgeschliffene Felsen. Bald erreichten wir die Schneegrenze und standen nach kurzer Zeit auf einem weit ausgedehnten Gletscher. Dichter Nebel verhinderte jede Sicht.
Nach einem zwölfstündigen Marsch erreichten wir dann das Schneelager auf Höhe 720. An einem Gletschersee hatten Pioniere ihre Zelte aufgeschlagen.
Da einige Stunden Rast vorgesehen waren, wurden Schneehütten gebaut und mit den mit-

Am Hafen.

Die Spuren des Kampfes hören nun nicht mehr auf.

geschleppten Holzscheiten ein ordentliches Feuer zum Trocknen und Teekochen gemacht. In den Schneehütten versuchten wir dann kurz zu schlafen. Doch gaben wir diesen Versuch bald auf, denn die Kälte war ekelhaft. Es dauerte nicht lange, da brachen wir die Rast freiwillig ab und stampften weiter.

Nach drei Stunden Marsch über leicht ansteigende Schneefelder ließ uns Motorengeräusch aufhorchen.

Wir erkannten bald, daß es unsere Junkersmaschinen sein mußten, die Proviant zum Abwurf mit sich führten. Wegen des Nebels war es für die Flieger zweifellos sehr schwierig, einen geeigneten Abwurfplatz zu finden. Wir legten Fliegertücher aus und schossen Leuchtzeichen ab, sobald die kreisenden Flugzeuge durch dünnere Nebelwolken hindurch sichtbar wurden. Die Piloten hatten uns anscheinend nicht beobachtet und flogen weiter, Kurs Norden.

Weiter ging es. Mancher Kamerad schleppte sich schon müde dahin. Dieser Marsch forderte

tatsächlich die ganzen Willenskräfte des einzelnen Mannes. Und mancher mag vielleicht in Augenblicken drohender Schwäche nur das eine gedacht haben: „Narvik!“ „Denn dort, in Narvik, warten ja unsere Kameraden auf uns.“

Beim Abstieg zum Hellemofjord hielt uns dann ein reißender Gebirgsbach auf. Kein Übergang war zu finden. Unsere braven Pioniere hatten aber ein Schlauchboot mitgeschleppt. Wenn auch manchmal ein Mann oder ein paar Rucksäcke zu schwimmen begannen, es konnte uns nichts aufhalten. Daß wir einen verunglückten Kameraden auch noch mitschleppten, ist selbstverständlich.

Im Gebirge gibts nur eines: K a m e r a d s c h a f t.

Nachdem wir insgesamt 23 Stunden auf dem Wege gewesen waren, erreichten wir den Fjord und unser vorläufiges Marschziel: Hellemobotn.

Auf weichem Moosboden schlugen wir unsere Zelte auf.

Ein Haus steht Kopf.

Wieder muß ein Fjord im Boot überquert werden.

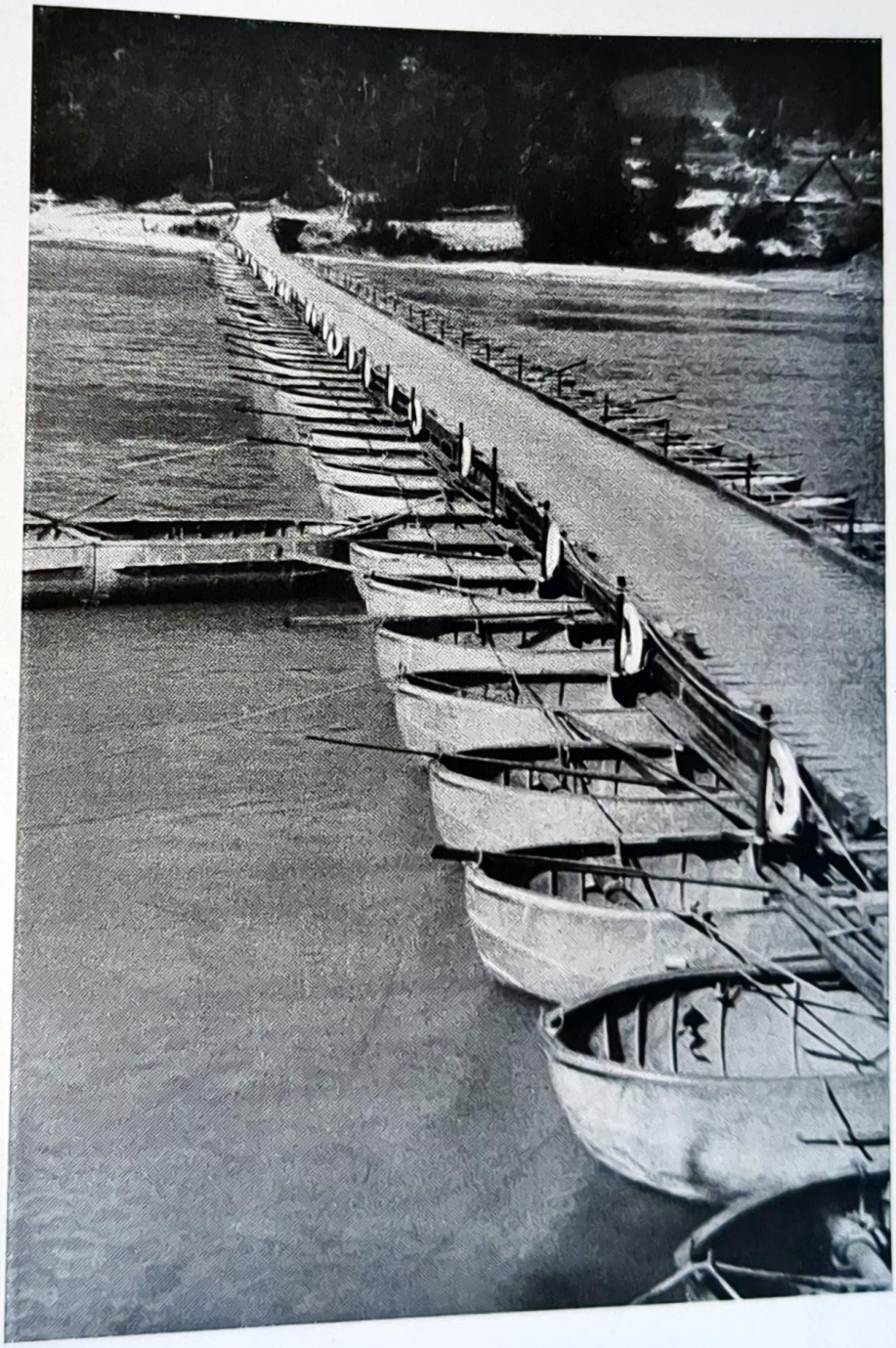
In besonders guter Erinnerung ist mir noch der gewaltige Wasserfall, der unweit unseres Rastplatzes mit Getöse in wuchtiger Breite über eine hohe Felswand zum Fjord hinabstürzt.

Es ist prächtig, dieses nördliche Norwegen! Die mächtigen Felsen, die Fjorde und das Meer. Wucht und Weite bilden hier einen ewigen Einklang.

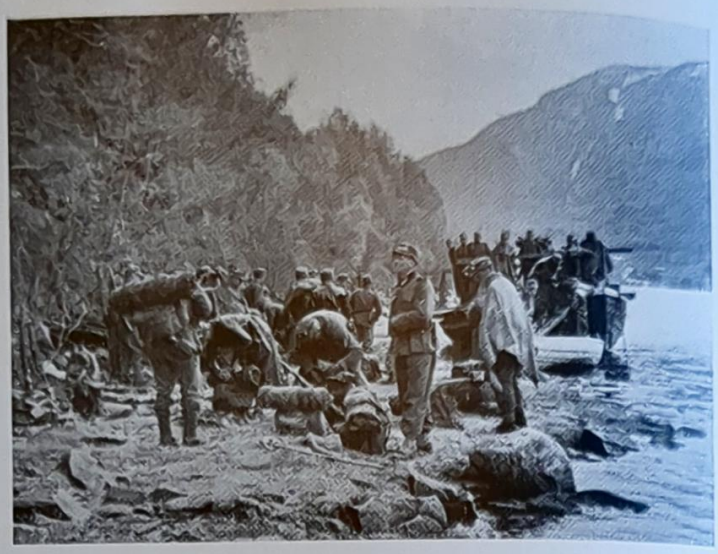
Der nächste Tag brachte die völlig unerwartete Nachricht von dem Abzug der englischen und französischen Truppen aus Narvik, von der Kapitulation Norwegens, und von der Besitznahme Narviks durch Generalleutnant Dietls heldenmütige Soldaten.

Groß war in uns die Freude über den Sieg und darüber, daß unsere Narvikkameraden sich durchgesetzt hatten. Das zweite war, daß wir uns bewußt wurden, daß damit auch das „Unternehmen Büffel“ seine Beendigung gefunden hatte. Vielen von uns wird es wohl leid getan haben, daß wir in den Kampf um Narvik nicht mehr eingreifen konnten. Doch hatten

Ein Werk unserer Pioniere!



Fertigmachen
zum Überqueren des Fjordes.



Am Strand ein verbranntes
norwegisches Fischerboot.

wir durch unseren Vormarsch gegen die Flanke des Gegners diesen zweifellos zur Flucht aus Narvik getrieben.

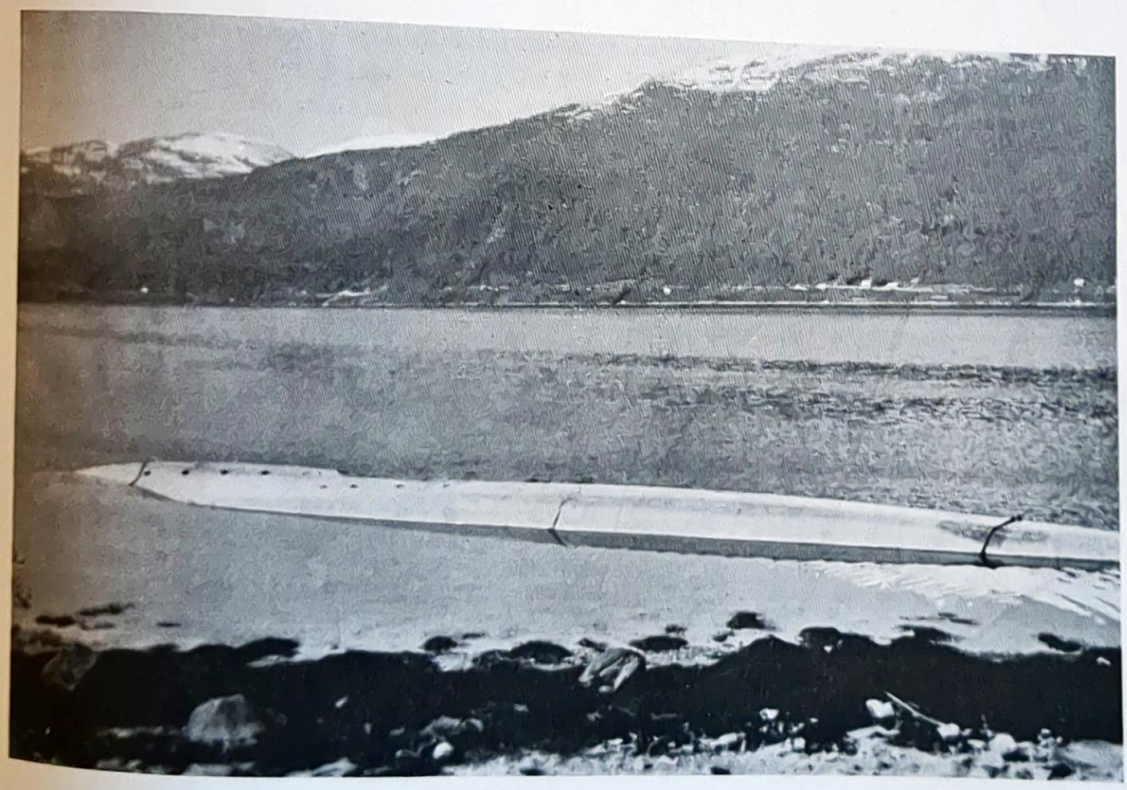
Drei Tagesmärsche von Narvik entfernt traten wir nun wieder den Rückmarsch an.

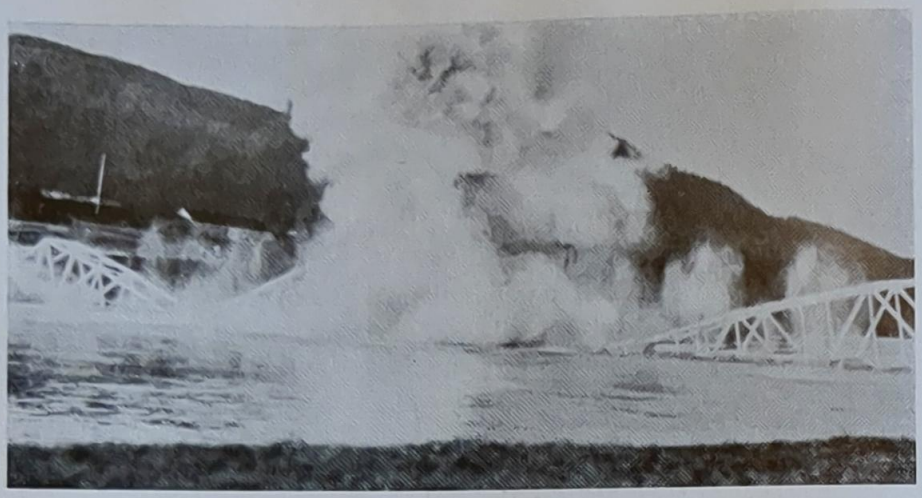
Wir hatten inzwischen auch wieder Proviant gefaßt, denn ein Flugzeug hatte reichlich Konserven und Brot, Erbswurstwürfel, Wurst, Zwieback, Schokolade, Kaffee usw. abgeworfen. Ergänzt wurde dieser Proviant durch die Jagdbeute, die so mancher unermüdliche „Jäger" brachte. So schmeckte z. B. ausgezeichnet das Fleisch eines wilden Schafes. Ein anderer Kamerad wiederum fand 25 Schneehuhneier und bereitete aus diesen eine Eierspeise.

Nun ging es also denselben Weg zurück, den wir auf dem Vormarsch gegangen waren. Wir waren stolz, die einzige geschlossene Kompanie gewesen zu sein, die so weit in den Norden auf dem Landwege vorgedrungen ist.

Daß es gerade deutsche Soldaten aus den südlichsten Gauen des Großdeutschen Reiches waren, erfüllte uns mit besonderem Stolz.
Hatten wir beim Vormarsch Regen und Schnee gehabt, so war es diesmal gerade umgekehrt. Strahlender Sonnenschein und blauer Himmel brachte uns die Schönheit der norwegischen Bergwelt nahe. Die Schneefelder glitzerten, auf Fels und Bach und Schnee und in das Blau der Gletscherseen legte sich das reine Licht der Sonne.
Noch ein Tag ist denkwürdig und wird nie aus der Erinnerung unserer Kompanie vergehen. Es ist der Tag, an dem unsere Narvikkämpfer zurückkehrten.
Zu Schiff kamen sie in den Fjord. Als sich das Schiff der Hafenmole näherte und anlegte, da erklangen zu ihrer Begrüßung Märsche unserer Regimentsmusik.
Und dann standen sie vor uns, unsere Narvikkämpfer und Fallschirmjäger. Wie froh waren wir alle, uns wiederzusehen und wieder beisammen zu sein.

Angeschwemmtes englisches U-Boot





Unsere Vorgesetzten richteten stolze und freudige Soldatenworte an die Narvikkämpfer. Ernst und feierlich war das Gedenken an die, die bei Narvik gefallen sind.

Eine NSU. erzählt.

Meine Heimat ist Deutschland. Am Neckar haben mich fleißige Hände geschaffen und von dort trat ich die Reise nach dem hohen Norden an. Hier versah ich neben vielen englischen Schwestern meinen Dienst, so gut ich vermochte. So habe ich hier oben für die deutsche Technik geworben.

Doch eines Tages wurde ich in einen finsteren Stall gesteckt. „Es gäbe Krieg", sagten die Leute. Eine grobe Hand riß mir ein paar Leitungen ab, und ein Kurzschluß saugte die letzten Kräfte aus meiner Batterie heraus.

. . . bauen unsere Pioniere sofort wieder auf.

Solange neue Brücken im Bau waren . . .

In meinem Dahindämmern hörte ich auf der Straße Kolonnen marschieren. Englische Kommandos schwirrten aufgeregt durch die Luft. Dazwischen redeten wieder einige französisch. Auch norwegische Laute vernahm ich, aber diese klangen etwas unwillig. Dann war es wieder still.

Plötzlich wurde ich durch andere Stimmen aufgeschreckt.

Das ist doch Deutsch, was die da reden! Ganz deutlich, jetzt im Raum neben mir: „Verflucht, mit solch einem rostigen Zeug da soll man Brücken bauen. Nichts haben die Schufte zurückgelassen!“

Ich war wie gelähmt vor Freude und bangte nur, daß sie mich übersehen. Doch da traten auch schon zwei deutsche Soldaten herein und mit „Hurra“ hatten sie sich meiner bemächtigt. Die Wiedersehensfreude auf beiden Seiten war groß. Wer hätte sich auch gedacht, daß ich einmal, zweitausend Kilometer von daheim entfernt, unseren Soldaten dienen sollte.

. . . wurde der Verkehr mit Fähren durchgeführt.

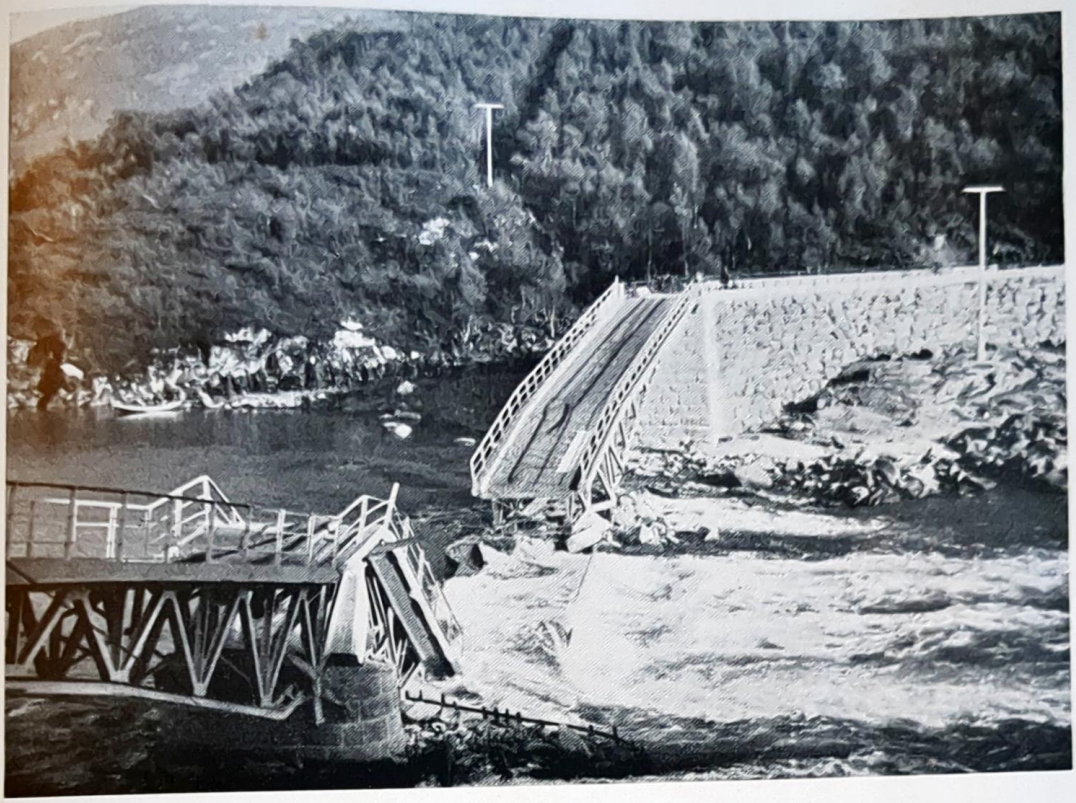
Fährenarbeit . . .

Einige prüfende Griffe fuhren über mich hin. Viel fehlte mir ja nicht. Nur erst einmal hinaus in die frische Luft. Im Magen hatte ich noch etwas Gemisch, und die Leitungen, meine Adern, waren noch nicht verkalkt. Bloß mein Herz wollte nicht mehr schlagen. Kein Strom floß mehr durch meine Nerven. Der Sammler war ja leer und ein Kabel noch unterbrochen. Doch die zwei Gefreiten, Pioniere, wie ich schon herausgefunden hatte, die ja alles können, werden auch mich sicher zum Laufen bringen.

Aber es schien kaum zu gelingen. Soviel sie mich auch herumschoben und -zerrten, soviel sie auch zerlegten, um in mein Inneres einzudringen, aller Schweiß schien umsonst zu sein. Da wurde vorne schon wieder nach Pionieren gerufen. Ich fürchtete, jetzt verlassen zu werden. Aber sie nahmen mich getreulich mit.

Einen Strick bekam ich um den Hals, und an dem zog vorne ein Autobus, dem ich früher oft schon begegnet war. Jetzt saßen auch in ihm deutsche Pioniere. Der Kasten war aber

. . . mit Handbetrieb.



Immer der gleiche Anblick.

schon alt und ausgeschunden. Bald konnte er nicht mehr weiter und legte sich zu den übrigen Leichen im Straßengraben.

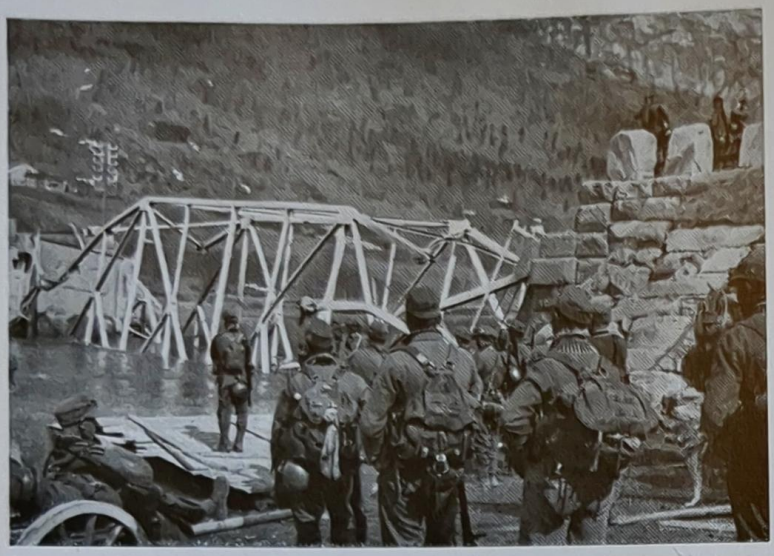
Weiter brachte uns ein Lastwagen bis zum Bangsundfjord.

Ich traute meinem Auge nicht, als ich statt des Steinbogens, der sich früher kühn zum andern Ufer dahinspannte, nun ein Loch vor mir sah.

Hier wurde auch ich vorerst beiseite gestellt.

Meine Pioniere mußten fest arbeiten, um ihre Kameraden über das Wasser zu bringen. Da wurde gerudert, dort gezimmert, Tag und Nacht, denn finster wurde es hier ja nicht mehr. Kaum, daß sie sich zum Essen Zeit genommen haben. Wenn sie ins Wasser fielen, so lachten sie höchstens darüber, und so habe ich denn die Pioniere sehr lieb gewonnen.

Um so mehr war ich daher empört, als mich ein Feldwebel der Artillerie heimlich wegholte. Da riß man an mir herum, und ich wäre wohl verloren gewesen, wenn mich nicht mein



Auch hier Sprengung!

Pionier am anderen Tag nach kurzem, hartnäckigem Wortgefecht wieder zurückerobert hätte.

Bald war ich nun ganz hergestellt. Auch die ersten Probefahrten hatte ich gut bestanden. Jetzt konnte ich zeigen, daß ich imstande war, ein Meldekrad zu sein.

Was das heißt, sollte ich kennenlernen.

Gut ausgerüstet, trat ich dann eines Tages meine erste Meldefahrt an. Es ging nordwärts, vorbei an Orten, die der Krieg übel zugerichtet hatte. Immer fremder wurde mir die Gegend. So weit herauf war ich früher nie gekommen. Links und rechts lagen die ausgedienten Wagen unten im Graben, und manches feindliche Geschütz stand verlassen da. Ich durfte mich aber nicht aufhalten. Ich hatte auch schon lange keinen so guten Tag mehr gehabt, denn ohne Beschwerden fraß ich die vielen Kilometer. — Schon wieder lag eine Brücke zerstört unten. Da hatten unsere Soldaten über das Eis einen Weg gebaut und schon waren wir auch darüber.

Es bleibt kein anderer Weg!

Und wenn's noch so wild aussieht,
wir müssen drüber.

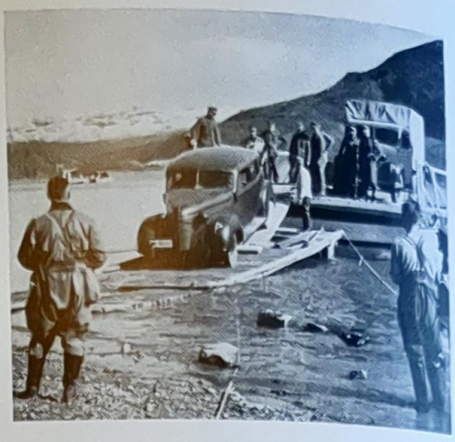
Immer unwirtlicher wurde hier die Gegend. Zu beiden Seiten der Straße verwehrten hohe Schneemauern die Aussicht. Dazu regnete es noch, und die Fahrbahn wurde immer weicher. Ganze Seen standen da, und mühsam mußte ich mich im tiefen Schlamm weiterarbeiten, dabei von einem Loch ins andere plumpsend.
Mein Puls ging hoch, und heiß zischten die Schlammspritzer auf dem Kühlmantel. Ich fürchtete manchmal zu zerspringen, hielt aber doch durch.
Stückweise wurde der Weg besser. Da konnte ich wieder ein wenig auskühlen.
Plötzlich sehe ich eine tiefe Querrinne vor mir. Bremsen half nicht mehr, und schon bin ich mit einem schrecklichen Krach darüber hinweg. Zerbrochen bin ich auch dabei nicht, aber ein paar Lagerschalen hat es doch gekostet. Meinem Fahrer zitterten auch schon die Hände, so daß wir beide froh waren, als nach fast 300 Kilometern Fahrt die Meldung ihr Ziel erreicht hatte.

Nur diesen Weg niemals mehr zurück, dachte ich mir. Und doch mußte es sein, dazu noch bei strömendem Regen und Schneegestöber.
Auch vor kam ich wieder, hatte aber schon manche meiner Organe eingebüßt. So zerriß bei einem Flug in einen Schneehaufen die Vorderradbremse. Auch ein Schalldämpfer blieb irgendwo liegen, und ich habe durch meinen „Spruch" manch anderes Gespräch gestört.
Rasttage gab es auch für mich. An ihnen sah ich die Pioniere beim Schaffen, und die holten ebenfalls das letzte heraus, um das Werk rasch zu vollenden. Das spornte denn auch mich wieder an und ließ mich alle weiteren Anstrengungen leichter überstehen.
Eines Tages standen wir vor dem Elsfjord, wo jeder Weg aufhört. Die Fähre hatten die Engländer vorher versenkt. Doch auch hier wurde ein Ausweg gefunden. Bald waren gegen dreißig Boote da. Ein M-Boot wurde vor diesen Schleppzug gespannt und dann gings dahin über den fünfzehn Kilometer langen Fjord.

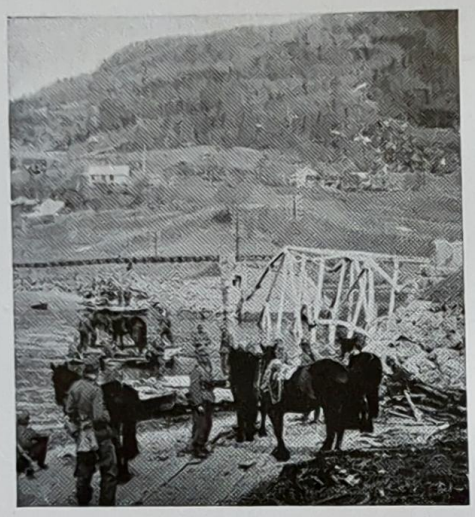
Allmählich bekommen wir Erfahrung.

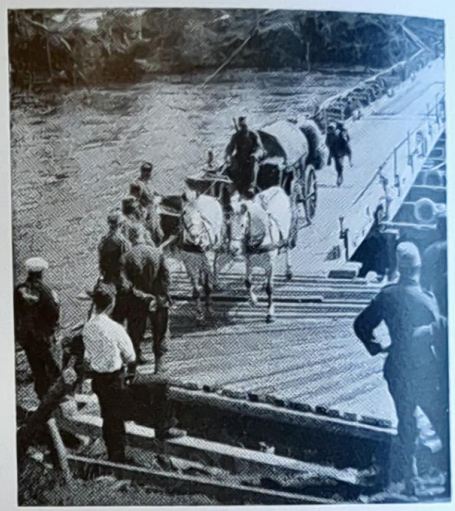
Jetzt geht es schon nach erprobten Methoden.

Was doch die stolze deutsche Wehrmacht nicht alles beginnt!
Hauptsache aber, daß wir voran kamen. Das Schwerste dabei war nur, ein Boot für mich zu bekommen; denn jeder wollte ja der erste sein, um wieder dem Tommy nachjagen zu können. Auch ich spannte an, was ich noch hatte. Viel war es ja nicht mehr; denn auch der zweite Schalldämpfer war schon weg, so daß die Bevölkerung in ihre Häuser flüchtete, wenn ich angeknattert kam. Sogar unsere eigenen Soldaten erzählten meinem Fahrer, daß die Pioniere von einem Maschinengewehr hinten beschossen worden wären. Wenn ich könnte, hätte ich damals gerne mitgelacht. Die zweite Bremse streikte nun auch schon, die Kette verklemmte sich, der Vergaser, mein Atemorgan, versagte manchmal, aber immer kam ich durch und war so ein Band zwischen den weit zerstreuten Pionieren.
Mit ihnen teilte ich überhaupt alles. Mitsammen übernachteten wir im Freien und darbten miteinander. Aber ich hörte auch, wie sie vom General selbst belobt wurden, hörte mit ihnen



Stets gelang es, hinüber zu kommen!





die Nachrichten aus der Heimat und war mit ihnen stolz auf die Kameraden im Westen. Was ich bescheidene 250-ccm-NSU. noch alles erleben durfte!

Was machte es da aus, wenn ich dann auch eines Tages neben der Straße liegenbleiben sollte.

Eine Meldefahrt zur Spitze brachte mich über Mo hinaus. Es ging vorbei an genommenen englischen Stellungen, vorbei an den deutschen Heldengräbern, immer nordwärts.

Wo früher stolze Stahlbrücken den Fluß überspannten, trug uns jetzt eine bescheidene Fähre hinüber. Ich sah mich manchmal schon unten in einem wilden Wasser, wenn das Seil sich verklemmte oder die Boote eintauchten. Aber immer wieder wußten sich die Soldaten zu helfen. Dann gings gleich weiter hinein ins romantische Dunderlandsdal.

Da fragte ein Radfahrer, ob er sich anhängen könnte.

Ich mußte es geschehen lassen, obwohl ich schon schwer leidend war. Doch gings noch

einmal voran. Die steilsten Berge donnerten wir hinauf, nur weiter — weiter.
Schwer erhitzt konnte ich auf einmal nicht mehr. Ich mußte etwas verschnaufen, auskühlen, um wieder zu Kräften zu kommen.
Endlich sind wir am Ziel!
Aber noch einmal muß ich zurück. Der Radfahrer, ein Offizier vom Regimentsstab, befiehlt es, und noch einmal schaffe ich die Strecke.
Rasend geht mein Puls, und das Tal hallt wider von meinem Wutgeheul.
Endlich sind wir wieder allein, und ohne Anhänger geht es spielend zurück.
Mein Magen fängt bedenklich an zu knurren. Da halten wir bei einem umgestürzten französischen Zugwagen. Hier gibt es vielleicht einen „Schnaps“ für mich.
Mein Fahrer hatte zwar Bedenken, aber dann goß er mir doch etwas hinein, und das war Gift für mich.

Wenn es einmal nicht mehr ging . . .

Verpflegungs- und Nachschublager.

Den Todeskeim trug ich ja schon länger in mir.
Mit letzter Anstrengung arbeitete ich mich bis zur Spitze vor.
Über Nacht gerann das Gift in meinen Adern, und als mein Fahrer nach wenigen Stunden wieder kam, war mein Körper schon durchseucht.
Ich konnte nicht mehr!
Überall fehlte es: Vorderbremse, Hinterbremse, Batterie, Vergaser, Schaltung und Lichtanlage!
Das wurde dann doch zu viel für mich.
Stolz darauf, mein Ziel dennoch erreicht zu haben, nahm ich Abschied von meinem Herrn, um mich bald für immer niederzulegen.

Nachschub durch die Luft!

Englische Flieger greifen an.

Mit grauen, schweren Wolken war der Himmel verhangen. Ab und zu prasselte ein Regenschauer nieder. Unlustig schüttelte sich der Soldat an dem mit einer Zeltbahn verhangenen Maschinengewehr.

Ein langweiliges Zeug, diese Flugwache!

Beinahe sechs Wochen sind wir schon in Norwegen und noch nie hat sich ein feindlicher Flieger sehen lassen. Heute ist doch absolut kein Flugwetter.

Unwillkürlich gleitet sein Blick über die Trümmer der zerstörten Häuser. Unsere Flieger hatten wirklich ganze Arbeit geleistet! Das Zentrum von Fauske war dem Erdboden gleichgemacht, ohne eine Straße zu beschädigen. Wir brauchten sie ja auch für unseren Vormarsch.

In diesem Falle Brot.

Vormarsch — ja der ging eigentlich flott vorwärts. Wohl 1300 Kilometer sind wir schon von Norwegens Hauptstadt Oslo nach Norden vorgedrungen. In langen Märschen, bei Tag und bei Nacht, haben wir die schöne, abwechslungsreiche Landschaft durchzogen. Mit kritischem Blick haben wir Gebirgsjäger die steilen Abstürze manch eines schönen, in weitem die anderen überragenden Gebirgsstockes betrachtet. Es war keiner dabei, der in unserer Heimat nicht seinen Meister gefunden hätte.

Durch manche engen, von wilden Bächen durchrauschte Schluchten führte uns die Fährte des ständig fliehenden Feindes. Unzählige Brücken- und Straßensprengungen sollten unseren Vormarsch aufhalten. Doch welch nutzloses Unterfangen! Der vorwärtsdrängenden Kraft der Gebirgsjäger mußte der Feind weichen.

Bleifarben war heute der weit ins Land ragende Fjord. Ständig trug er auf seinen schäumenden Wellen Schiffe von Fauske nach Rognan und zurück.

Unsere Kameraden von der Luft.

Eine Funkverbindung wird hergestellt.

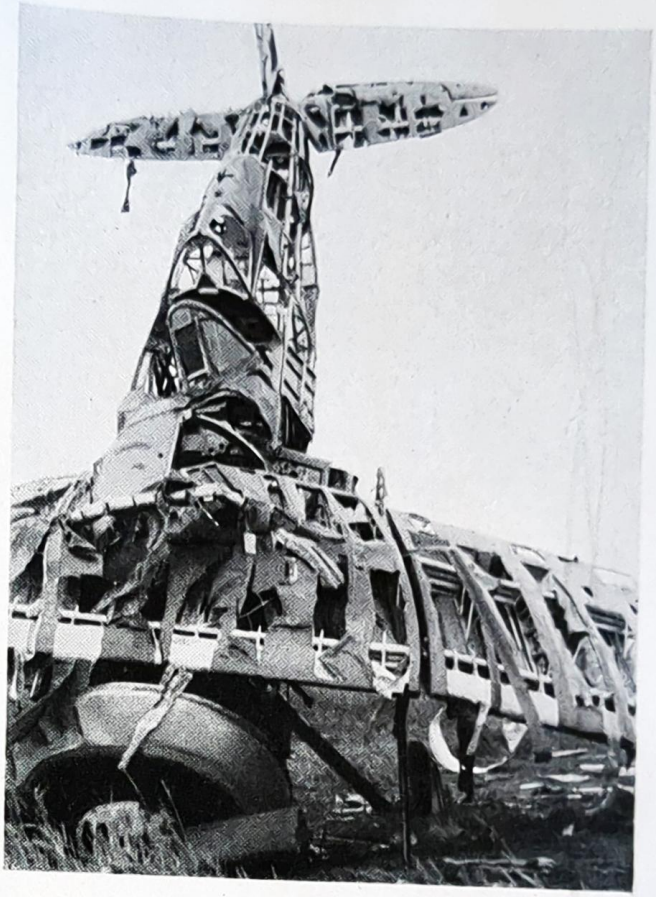
Wie viele solcher Fjorde, die sich bei schönem Wetter wie ein blaues Band um den Leib der Berge legen, haben wir wohl schon durchquert? Wohl eine ganze Menge!
Doch auch diese Möglichkeiten wollte uns der Gegner durch Zerstören der Fähren und Anlegeplätze abschneiden. Jedesmal gelang es uns jedoch, dem Gegner auf den Fersen zu bleiben. Mochte er gut erhaltene Straßen, ganze Brücken, Tragtiere, Kraftwagen und Schiffe zur Verfügung haben, während wir unseren Vormarsch ohne diese wichtigen Hilfsmittel bewältigen mußten, so hatten wir doch den härteren Willen.
Unsere Kraftwagen vermochten oft tagelang nicht zu folgen. Die zerstörten Brücken und Straßen konnten nicht immer so schnell für schwere Fahrzeuge passierbar gemacht werden. Unsere Munition und unser Gerät selber schleppend, vielfach auf zweirädrigen Bauernkarren verladen, manchmal sogar stundenlang über schmale Gebirgspfade tragend — kannten wir nur das eine Gesetz: vorwärts!

Ein Feindflieger

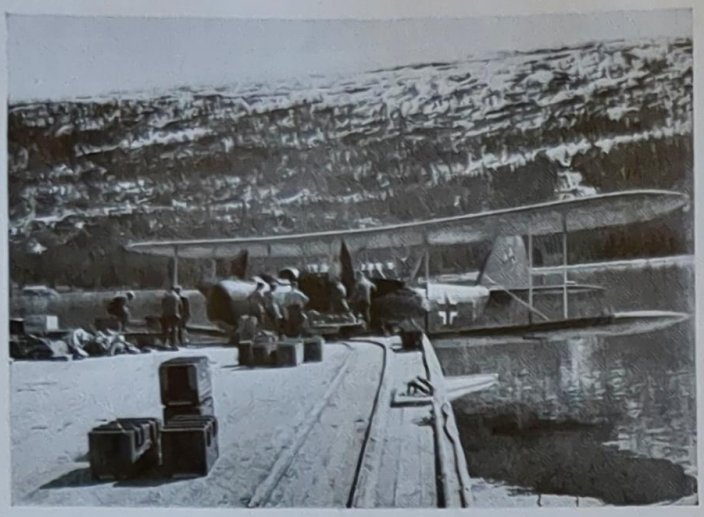
Manchmal wunderte es uns selbst, daß trotz dieser ungleichen Kräfteverhältnisse die deutschen Truppen nichts anderes kannten als immer nur Sieg und wieder Sieg.
Heute stehen wir in Fauske, das sich auf der westlichen Seite des zungenförmigen Fjords langgestreckt hinzieht. Der Ort, von den Wellen der für ihn so lebenswichtigen Verkehrsader umspült, erstreckt sich zwischen grünen Matten und Birken auf einer sanft nach Westen ansteigenden Bodenwelle, über der weiter entfernt ein Gebirgszug herüberblaut.
Im Norden steigt nach einigen kurzen, bewaldeten Erhebungen, an deren Fußpunkt der von Fauske drei Kilometer entfernte Finneidfjord wie ein Nest liegt, ein gigantisches Gebirge an. Finneid liegt entlang des Ostufers des Fjordes, der sich schließlich auf Bachbreite verengt. An dieser Stelle verbindet eine Brücke die von Bandset sich immer am Berghang entlangziehende, nach Fauske führende Straße. Die Brücke ist natürlich von den Engländern gesprengt worden. Sie geht durch die Arbeit der Pioniere ihrer Fertigstellung entgegen.

nach letzter Landung.

Ein englischer Jäger.



Wir Jäger aber können nicht warten. Narvik ist unser Ziel!
Bis dorthin ist es nicht mehr weit, kaum 200 Kilometer Luftlinie. Doch es ist eine schwierige, weglose Gebirgsstrecke. Das Schwierigste an Weg, das wir zu überwinden haben.
Zur Ausrüstung dieser Expedition liegen wir nun schon einige Tage in Fauske.
Motorengebrumm schreckt den Soldaten plötzlich aus seinem Sinnieren. Gespannt blickt er in die Richtung, aus der jetzt das helle Brummen deutlich zu vernehmen ist. Flink schoß da ein einmotoriger Tiefdecker knapp unter der Wolkendecke direkt auf Fauske zu.
Hm, sieht verdammt nach Jagdflieger aus!
Nochmals nimmt der Soldat sein Fernglas an die Augen.
Deutlich kann er jetzt das Hoheitsabzeichen sehen.
Kokarde rot-weiß-blau!
Also wirklich ein Engländer!



In immerwährendem Einsatz

Das ist ja toll! Wie der Blitz fliegt die Zeltbahn vom Maschinengewehr. — Mit wütendem Knattern zischt dem Feind die erste Garbe entgegen. Eine Schleife ziehend, schwenkt der flinke Eindecker nach Finneid hinüber.

Inzwischen ist es im Ort lebendig geworden. Feldwebel T., der gerade auf dem Wege zu unserem Quartier war, alarmierte unseren gerade beim Unterricht weilenden MG.-Zug. Unser Zugführer, Leutnant V., erteilte sofort den Befehl: „Alle Maschinengewehre raus und in Stellung!"

Wie der Sturm brauste die anfangs etwas überraschte Mannschaft aus dem Unterrichtsraum. Alles drängte zu dem im Mannschaftsraum befindlichen Gerät.

Jeder packte seinen ihm gehörigen Teil und stürmte vor das Haus.

Unser Leutnant gibt die Weisungen, wo die einzelnen Gewehre in Stellung zu gehen haben. Kurze Befehle der Unteroffiziere erschallen! Die Soldaten flitzen umher.

gehen lebenswichtige Transporte voraus.

Hier sind Verwundete dran.

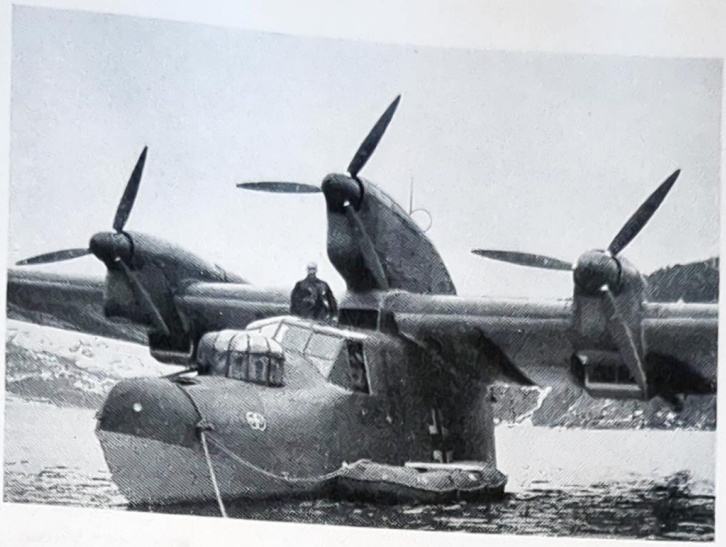
Nach kurzer Zeit meldet ein Gewehr nach dem anderen: „Feuerbereit!“
Der über Finneid kreisende Flieger ist jedoch noch außer Schußbereich.
Plötzlich stößt er herab!
Da und dort bellt auch drüben ein Maschinengewehr auf.
Eine Bombe kracht, während das Flugzeug mit einer großen Kurve Fauske ansteuert.
Jetzt kommt es in unseren Schußbereich.
Ein Pfiff ertönt und erstickt halb unter dem mit einem Schlage einsetzenden rasenden Hämmern von vier Maschinengewehren.
Abermals kracht eine Bombe, schlägt jedoch weiter entfernt ein.
Mit zweimaligem Aufheulen aller seiner Maschinenwaffen beantwortet der Gegner unseren Feuerüberfall. Geschosse singen zwitschernd vorbei, klatschen an die Häuserwände.
Dann dreht er scharf ab und verschwindet ebenso schnell, wie er gekommen ist.

Ein Wagnis: Landungen auf zugefrorenen Seen.

Feldwebel T. behauptet: „Ganz ohne Andenken haben wir ihn nicht fortgelassen. Ich konnte mit dem Fernglas gut das Einschlagen unserer Geschosse beobachten!“
Dies war für uns selbstverständlich eine große Genugtuung.
Es ist uns wohl allen klar, daß dieser englische Flieger nicht als einsamer Sonderling im Land der Mitternachtssonne sein Unwesen treibt. Es ist vielmehr anzunehmen, daß er noch mehr seiner Artgenossen herbeiruft.
Vom Bataillon kommt daher der Befehl für höchste Fliegerbereitschaft. Man rechnet also mit der Möglichkeit eines größeren Angriffs. Die anderen in Fauske und Finneid liegenden Kompanien stellen ebenfalls ihre Maschinengewehre zum Fliegerbeschuß auf. Leutnant V. und Feldwebel T. kontrollieren die Stellungen des MG.-Zuges. Dieses oder jenes Gewehr hat nach einem günstigeren Platz — Stellungswechsel zu machen. Neue Munition wird herbeigeholt. Damit die Maschinengewehre höchste Präzisionsarbeit leisten, werden sie

Wasserflugzeuge aller Arten —

. . . auch „Wale“ stehen im Einsatzwerk.



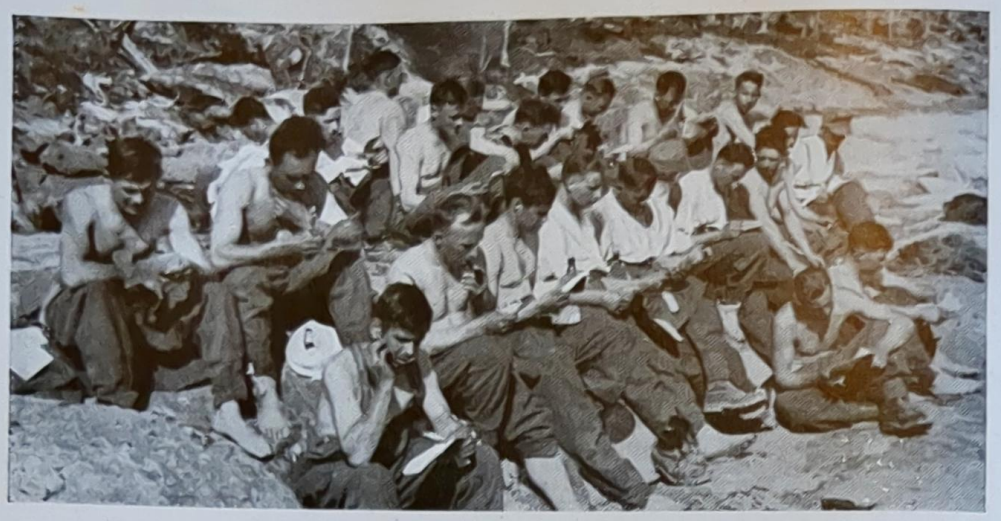
mit Öl und Schwefelblüte behandelt. Tarnungen werden vorgenommen. Mit grünen Birkenästen verziert, lassen sich die Maschinengewehre für ein Fliegerauge unschwer mit den in der Nähe stehenden Bäumen verwechseln. Mit kribbelnder Erwartung, mit Spannung und Kampfgeist wird dem Kommenden entgegengesehen.

Stunden sind seit dem unerwarteten Londoner Besuch vergangen. Das Wetter hat sich etwas gebessert. Obwohl es bereits 18 Uhr ist, sendet die noch hochstehende Sonne zwischen von ihrem Schein golden und purpurn leuchtenden Wolkenschichten ihre wärmenden Strahlen herunter.

Die dienstfreien Mannschaften treten an zum Nachtmahlfassen. Sie sollen, wenn sie gegessen haben, die wachehaltenden Kameraden ablösen.

Da! Plötzlich ein vielstimmiges Motorengebrumm.

Wie elektrisiert schaut alles nach der Schallrichtung.



Nach langer Zeit die erste Post.

Und plötzlich, wie Pfeile aus einer Wolkendecke hervorstoßend, kommen sie — ein — vier — sechs — neun Flugzeuge.
Drei schwenken nach kurzer Zeit ab in Richtung Saltdal.
Die anderen sechs steuern auf uns zu.
Das vor einer Minute noch ganz friedlich aussehende Bild hat sich verändert.
Kommandorufe erschallen. Jäger springen als Verstärkung zu ihren Gewehren, andere in die Unterkünfte, um ihre Karabiner zu holen.
Auf der Straße befindliche Zivilpersonen rennen in die Häuser.
Die Flugzeuge schwenken auf Finneid zu. Dort rattern die Maschinengewehre, die einzige Waffe, die uns zur Abwehr zur Verfügung steht — aus allen Ecken und Enden.
Kreise ziehend und dann im Sturzflug auf ihr Ziel herabstoßend, lösen sich die Bomben an den Rümpfen der Flugzeuge. Krachend krepieren sie.

Die Nachrichten von daheim machen Freude.

Die „Spitze“ geht
über einen See.

Der Polarkreis
ist überschritten.

Einsam steht der Posten in einer herben Landschaft . . .

Nach den Einschlägen und den Rauchschwaden zu urteilen, haben sie es hauptsächlich auf die Brücke an der schmalen Fjordstelle abgesehen. Wenn sie eine weite Schleife ziehen, um zum neuen Angriff anzusetzen, kommen sie auch in unseren Schußbereich. Wie wütende Kettenhunde bellen dann jedesmal unsere Maschinengewehre los.

Da und dort hat sich eine Gruppe Soldaten unter der schützenden Tarnung einer Baum- oder Gebüschgruppe zusammengetan. Salve um Salve feuern sie mit ihren Karabinern auf den Gegner ab.

Jetzt scheint Fauske der wohlwollenden Freundlichkeit der Herren Engländer teilhaftig zu werden.

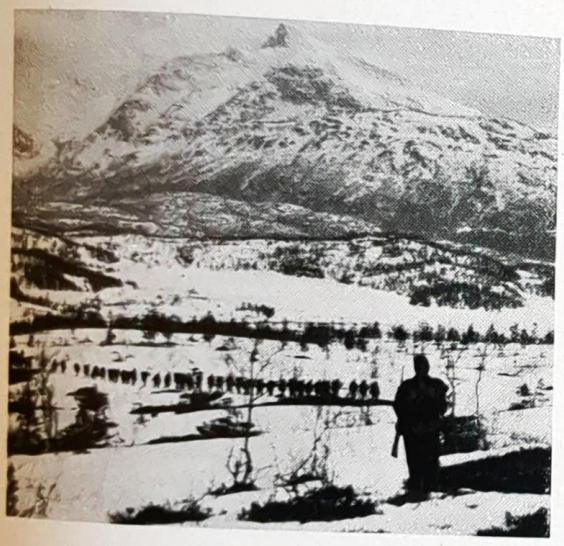
Zwei — drei — vier hintereinander kommen sie herüber.

Wie ein Schwarm giftiger Wespen surren sie über uns.

Rasend hämmern unsere Maschinengewehre. Mit Heißhunger fressen sie die Gurte, um

---

dem Gegner tödliche Metallschlangen entgegenzuspeien.
Auf den in unserer Nähe befindlichen Sender schienen sie es abgesehen zu haben.
Wum — Wum — Wum krachen die Bomben! Der Boden zittert! Erdfontänen schießen in die Höhe! Fetzen fliegen! Die Hölle schien los zu sein. Unter dem Dröhnen der explodierenden Bomben vollführten die Maschinengewehre ein rasendes Abwehrfeuer.
Wie ein grandioses Feuerwerk umschwirrten unsere Leuchtspurgeschosse die Flugzeuge, sich gierig in ihre Leiber beißend.
Mit vor Kampfeseifer glühendem Gesicht stand unser Leutnant mitten im Feld und leitete das Feuer.
Mit roten Backen schwenkte der kleine Franzi aus dem Bregenzerwald seine Donnerbüchse herum und wußte manchmal nicht, wo er zuerst hinzielen sollte. Von vorne, von hinten, von der Seite kamen sie an.



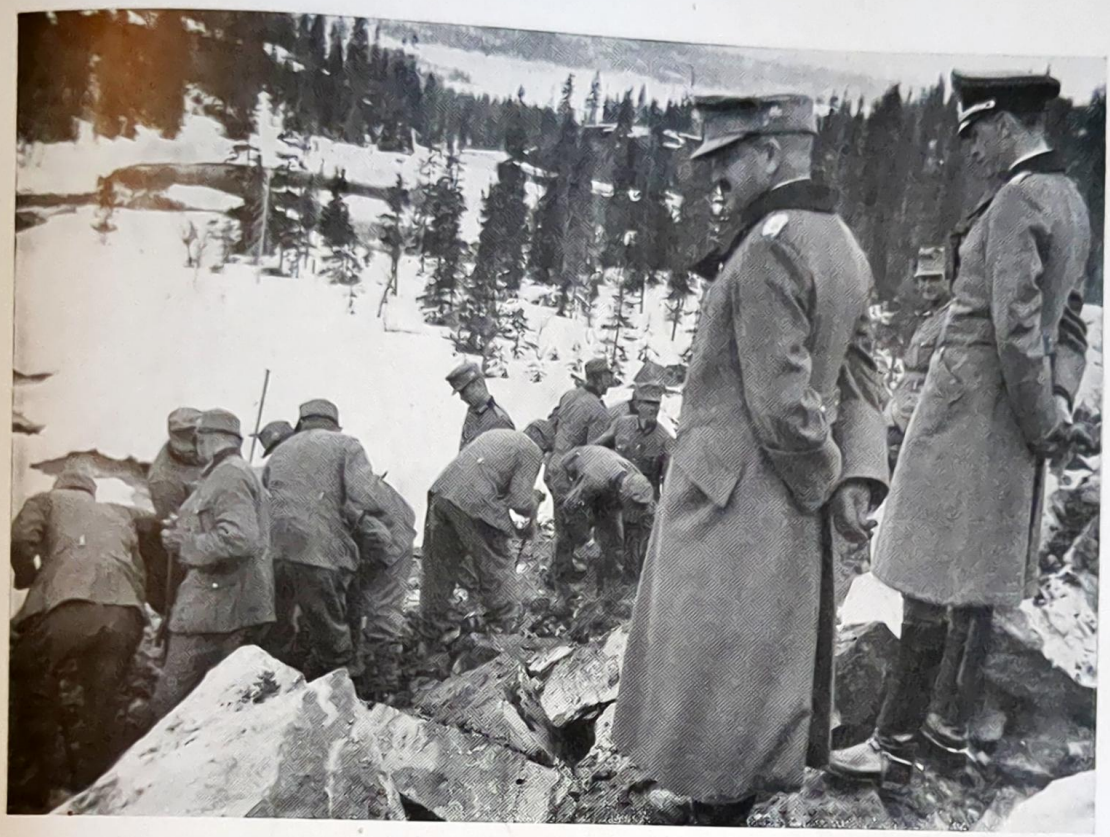
währenddes die Kameraden unaufhörlich vorwärts marschieren.

Die Eigenart des Landes erfordert auch Eigenartiges auf Posten.

Die Fährkunst wird zu einer neuen Aufgabe.

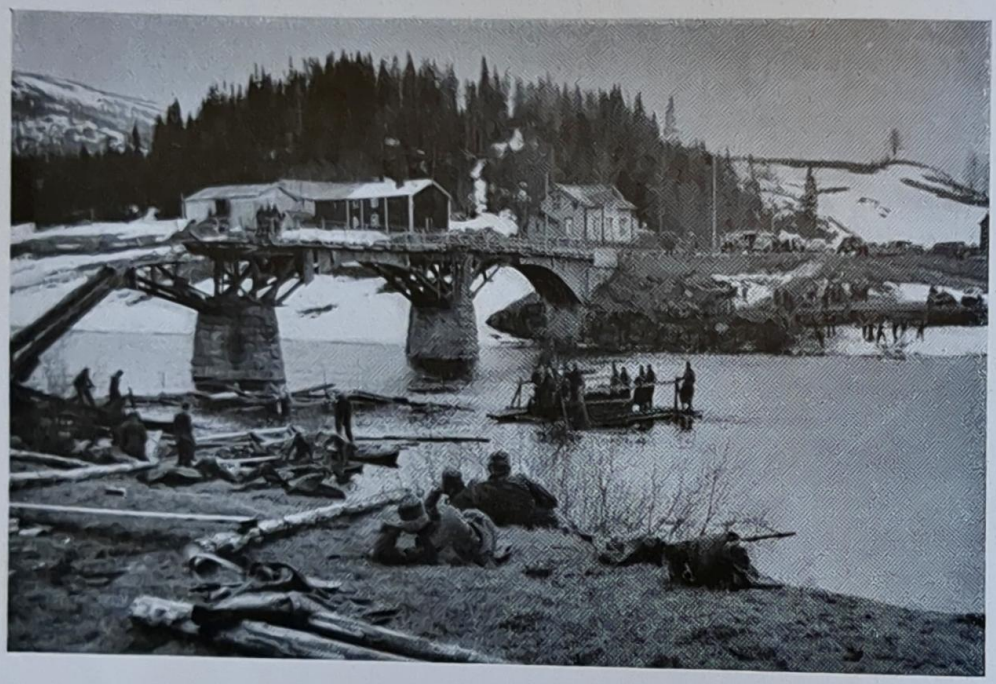
Mit der Zeit schienen ihnen unsere Garben doch lästig zu werden. Zwei warfen über der obersten MG.-Stellung noch schnell vier Bomben ab und suchten dann das Weite.
Dafür kamen die drei nach Saltdal abgeschwenkten Flugzeuge zurück.
„Munitionsmeldung!“ brüllte in den Kampfeslärm Feldwebel T. Einen Kasten, — einen halben Kasten, so kamen die Meldungen von den Gewehren.
„Rasch Munition holen, los!“ Zwei, drei Soldaten rennen. „Hemmung!“ schrie der Richtschütze vom dritten Gewehr! „Schloßwechsel!“ rief ihm der Gewehrführer zu. Altes Schloß heraus und neues hinein, Öl und Schwefelblüte drauf, und schon geht es wieder.
Eine Feuerpause entsteht. Die Flieger ziehen Schleifen, um zu neuem Angriff anzusetzen. Diese kurze Zeit wird benutzt, um rauchende Läufe auszuwechseln.
„Gut ölen!“ ruft unser Leutnant. Öl wird in die Gehäuse geschüttet. Die Gewehrführer stehen selbst am Gewehr und arbeiten.

Auf die Pferde muß besonders geachtet werden.

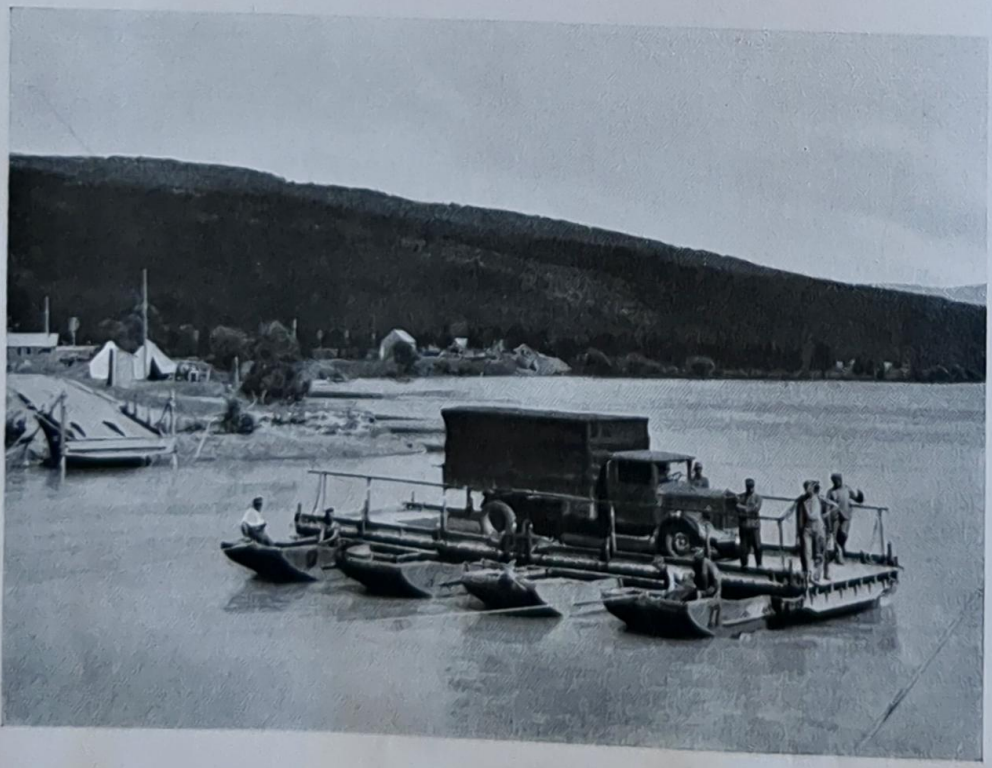


Aus eigner Überzeugung über die Wegschwierigkeiten entstehen die Entschlüsse der Vormarschleitung.

Jetzt setzen die Flieger zu neuem Angriff an.
Unter Aufbrüllen aller ihrer Maschinenwaffen stoßen sie wie Raubvögel direkt auf die MG.-Stellungen herab. Vernichtender Strahl zuckt nach den Männern am Maschinengewehr. Die Spitzen der Grashalme zu ihren Füßen knickten wie von einer Sense getroffen um.
Doch ein ebensolcher Strahl schießt dem Feinde entgegen. Die direkt auf sie zustoßenden Flugzeuge im Visier, stehen die Gebirgsjäger jetzt Aug' in Aug' mit dem Gegner.
Sekunden äußerster Nervenanspannung folgen.
Doch die einfachsten, aber harten Söhne der ostmärkischen Berge weichen nicht, wenn die Engländer, in diesem Falle auch mit noch so überlegenen Waffen kämpfen.
Der Feind zieht es nach einem etwa 40 Minuten dauernden Kampf vor, zu verschwinden. Doch einer taumelt wie eine besoffene Fliege, verschwindet hinter einer weiter entfernten Waldkuppe und taucht nicht wieder auf.



Der Pionier muß überall eingreifen



und schafft hundertfältigen neuen Rat.

Die Engländer hatten ganze Wegstrecken abgesprengt.

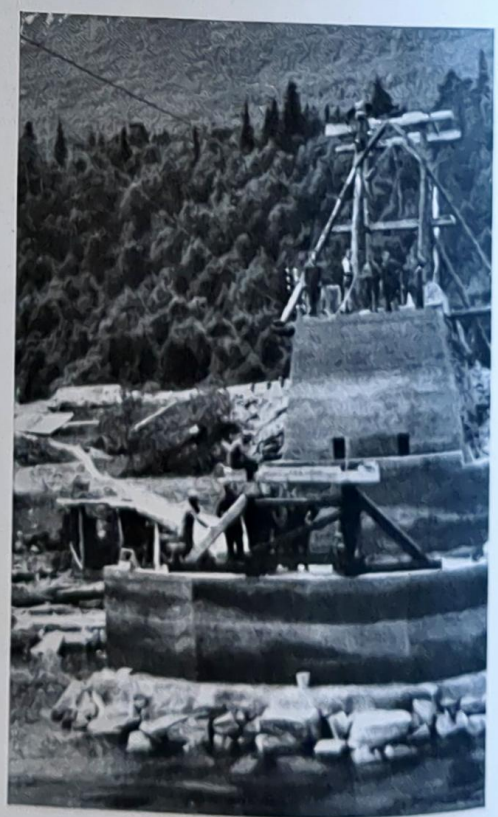
Von uns ist kein Mann verwundet, auch sonst vermochte der Feind keinen nennenswerten Schaden anzurichten. Ein zertrümmerter Kraftwagen, rauchende Krater in Wiesen und Gärten, dampfende Maschinengewehre mit danebenliegenden Haufen von Hülsen und Gurten, das war das Bild, das sich nach dem Kampf dem Auge bot.
Uns aber erfüllte eine tiefe Freude und Genugtuung über das gut durchgestandene Scharmützel mit neun englischen Kampfflugzeugen.

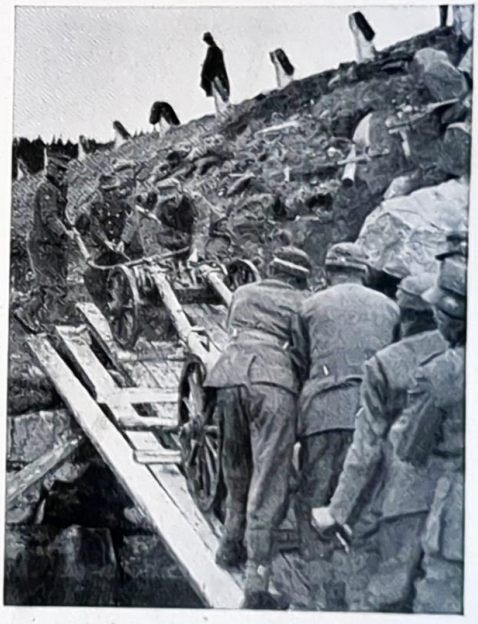
Funker in Norwegen.

Am 6. 5. 1940, morgens um 7.00 Uhr, stehen drei Männer der Funkkompanie einer Gebirgs-Division auf dem Flugplatz in Oslo.

Die Kompanie hat um dieselbe Zeit den Marsch nach Norden angetreten.
Nach endlosem Warten finden drei Funker und drei Fernsprecher in einem Flugzeug Platz und erreichen abends den Flughafen von Drontheim.
Die Hoffnung, die Führungsstaffel der Division zu finden, erweist sich als trügerisch. Die Auskunft, die die Männer in Drontheim erhalten, lautet: „Der Divisionsstab ist bereits weiter vorgegangen!“ Also nach!
Am nächsten Tag setzen sich zwei PKW, beladen mit Benzin, drei Funkern und drei Fernsprechern nach Norden in Marsch.
Wunderschöne Straßen nach Steinkjer! Die Auskunft, daß die Straße nahezu unbefahrbar sein soll, ist widerlegt. Hinter Steinkjer liegen viele Fahrzeuge rechts und links im Straßengraben. Die Straße besteht aus Schlamm und Löchern, in die ein Kraftwagenrad gerade hineinpaßt. Die Männer haben ein Tau mit und ziehen ihre beiden Wagen abwechselnd aus

Wie immer es kam, gingen die Pioniere zur Tat über.





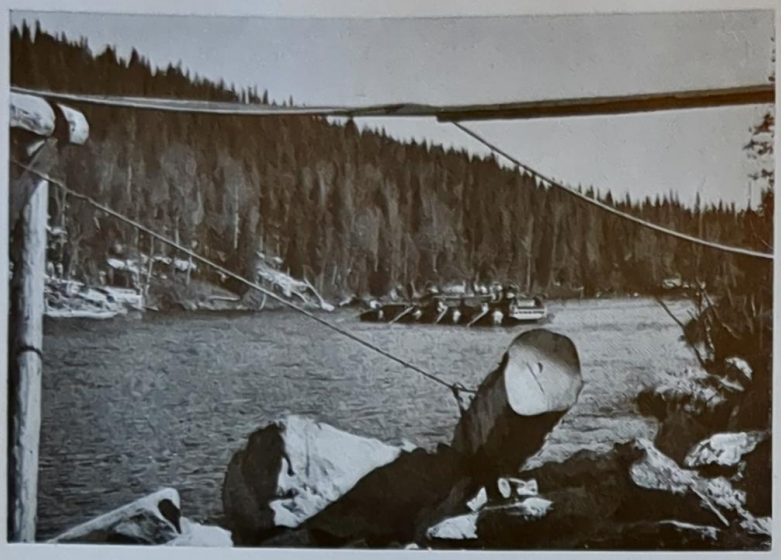
Kein Hindernis hat unseren Vormarsch aufhalten können.

dem Dreck. In der Stunde kommen sie fünf Kilometer vorwärts.
Die Angst, unter diesen Verhältnissen der Division nicht nachzukommen, beeinträchtigt die Stimmung. „Wenn wir die Division erreichen, haben wir kein Funkgerät", sagt einer.
Am nächsten Tage wird ein Stück auf der Eisenbahn gefahren. Von Brekvaselv geht es wieder auf der Straße weiter, 25 Kilometer im Tage, denn der Regen hat die Straßen grundlos gemacht.
Am 10. 5. abends erreichen die zwei PKW bei Grane den Führungsstab der Division. Eine Sorge weniger! Ein Funktrupp einer anderen Division ist vier Tage vor uns hergefahren. Er hat ein Funkgerät vorgebracht.
Es lastet wieder die Spannung auf dem Funker wie immer, wenn er den Finger von der Taste nimmt und auf die Antwort wartet.
Drontheim antwortet! Die Funkverbindung ist da! Dafür dringt aus dem Stromerzeuger ein

Neue Brücken entstanden.

Hier 3 „Brücken“ auf einmal: links die zerstörte alte Brücke, rechts ein fertiger Notübergang, in der Mitte werden „Piloten“ für die neue Brücke eingesetzt.

sägendes Geräusch; dann steht er still. Die Funker montieren die ganze Nacht und setzen die Maschine notdürftig wieder in Stand. Wird sie durchhalten, bis eine neue kommt?
Die Führungsstaffel geht weiter vor nach Mosjoen. Das Funkgerät wird auf einen norwegischen Lastwagen verladen und unter häufigem Ziehen und Schaufeln fahren jetzt bereits acht Funker hinterher. Die Funkverbindung von Mosjoen nach Drontheim geht gut, nur nachts sind starke Störungen. Ein Funkgerät ist zu wenig, denn das Spitzen-Bataillon muß unbedingt eine Verbindung haben. Ein weiteres Funkgerät wird angefordert. Es ist nur die Frage: „Wann wird es kommen?“ Am 17. 5. trifft das Funkgerät mit einem Wasserflugzeug in Finneid bei dem Spitzen-Bataillon ein. Der Funktruppführer meldet, daß die Funkverbindung nach Mosjoen zustande gekommen ist.
Verbindung: Spitzen-Bataillon—Divisionsstab—Drontheim! Meldungen von vorne und Befehle von rückwärts gehen durch die Hände der Funker, und sie sind stolz darauf.



Das sind Anfänge
eines werdenden Übergangs.

Es sind nun schon dreizehn Funker geworden. Es hat sich erwiesen, daß die Zahl eine Glückszahl für die Funkerei wurde. Die Funkverbindung von Mo bis Drontheim ist nicht mehr abgerissen.

Beim Spitzen-Bataillon wurde das Funkgerät verladen und mit den Jägern marschierten die Funker nach Norden, das Wort „Narvik" vor Augen, im Herzen den Wunsch, den Kameraden auf ihre Weise helfen zu können.

Vor Stien, als die Jäger in das Abwehrfeuer der Engländer kamen, leitete der Bataillons-Kommandeur mit seinem engsten Stabe den Angriff. Das Funkgerät tat dabei seinen Dienst. Nach hartem Kampf wurden die Engländer aus den Stellungen bei Stien geworfen. Mit Tagesanbruch ging der Vormarsch auf Mo weiter.

Am 18. 5. war die Funkverbindung von Mo nach Mosjoen hergestellt. Es ist ein besonderes Gefühl für den Funker, trotz aller Schwierigkeiten das kostbare Gerät aufgebaut zu haben und

. . . und wieder einmal die Fähre.

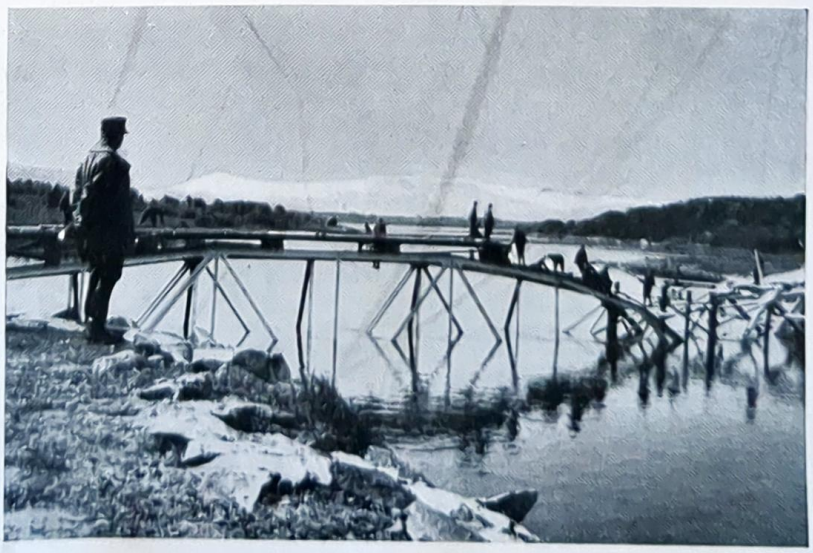
Wo die Sprengung einen Wiederaufbau verhindert, wird die alte Brücke ganz entfernt

nach einigen bangen Minuten die Antwort der Gegenstelle aus Nebengeräuschen und Störungen herauszuhören.

Die Vorbereitungen zu dem Unternehmen „Büffel" beginnen. Drei Bataillone ausgesuchter Männer sollen nach Erreichen des Raumes Faus—Bodö durch unwegsames Gebirge nach Narvik durchstoßen! Die Besprechungen beginnen. Es treten ungeahnte Schwierigkeiten auf, die überwunden werden. Für uns Funker steht fest: Das Unternehmen „Büffel" wird mit Funk geführt. Meldungen des Stabes v. H., der sich beim Spitzen-Bataillon befinden wird, müssen auf dem Funkwege zurückgegeben werden. Der Abwurf von Verpflegung und Ausrüstung durch die Flugzeuge muß auf dem Funkwege geleitet werden. Die Meldungen der Büffelbataillone müssen auf dem Funkwege an den Stab v. H. gelangen.

Eine verantwortungsvolle Aufgabe ist den Funkern gestellt.

Unter der Führung des Kommandeurs der Gebirgs-Nachrichten-Abteilung ist auch die



oder zusammengeflickt.

Hier wurde die Fähre überschätzt.

Das Übersetzen wird aber bald zur Fertigkeit.

Funkkompanie unter unglaublichen Schwierigkeiten bis Mosjoen vorgekommen. Die Zeit drängt.

Das Unternehmen „Büffel" soll anlaufen. Vier Funktrupps, behelfsmäßig verladen, treffen in Mo ein. Die Fahrzeuge sind überlastet, aber sie sind da. Am 26. 5. verlassen die vier Funktrupps Mo in Richtung Saltdal. Auf Schlauchbooten werden die Wagen über die starke Strömung des Rana-Elf gesetzt. Die Funker haben Sorge um ihr Gerät, das unter keinen Umständen ins Wasser fallen darf. An schlechten Straßenstellen wird das Gerät abgeladen und getragen. Aber es geht vorwärts!

Nach einem Marsch über die gewaltigen Hochflächen am Polarkreis, der unter der Parole: „Vorwärts! Tempo!" stand, erreichte die Division Rognan. Die Sorge, daß die Funkverbindung zwischen Rognan und Mo wegen der großen Entfernung nicht klappen könnte, ist beseitigt. Die Verbindung von Rognan über Mo nach Drontheim, eine Strecke von rund 500 Kilometern,

klappt einwandfrei. In Rognan mußte das Gerät von den Fahrzeugen herunter. Bei strömendem Regen legten die Funker ihr Gerät vorsichtig in kleine Ruderboote, und die Funkerflottille setzte sich mit acht Booten in Bewegung. Richtung Fauske, dem Ausgangspunkt des Unternehmens „Büffel".

Am Abend des 2. 6. steht ein Funktrupp in Sörfold angetreten, besonders zusammengestellt und ausgerüstet.

Sörfold ist das Ende der Straße durch Mittelnorwegen. Von da aus geht eine technische Vorhut unter Führung eines Leutnants zur Wegeerkundung für das Unternehmen „Büffel" ab. Die Norweger, die hier kämpften, haben sich nach dem Verschwinden ihrer englischen Bundesgenossen auf die Fjordseite zurückgezogen, die zu erkunden ist.

Die Funker, das Gerät auf dem Rücken, haben Freude in den Augen über ihren einmaligen Auftrag und den Entschluß im Herzen, ihre verantwortungsvolle Aufgabe zu erfüllen.

Der Kommandant eines Pionier-Bataillons mit den Offizieren seines Stabes.

Der Kommandeur eines Gebirgsjäger-Regimentes mit den Offizieren seines Stabes.

Die Kameraden sitzen in einem Hause in Sörfold. Sie warten schon einige Stunden und beobachten den Funker, der die Einstellung des Gerätes besorgt. Einer kocht Kaffee. Ein anderer schiebt dem Funker eine Zigarette in den Mund. So vergehen Stunden.
Werden wir die Verbindung bekommen —?
Der Truppführer prüft zum soundsovielten Male die Frequenz, das Rufzeichen.
Plötzlich geht ein Ruck durch den Funker.
Die Hand greift zum Bleistift — das Rufzeichen!
Der Schalter am Gerät fliegt herum! — Der Stromerzeuger heult auf!
Der Funker tastet die Antwort! Hat der drüben gehört?
Alle schauen auf den Bleistift in der Hand des Funkers. Der malt an den Rand des Spruchblockes Kreise und Schlangenlinien. Dann fährt er auf das Blatt zurück und schreibt — die erste Meldung!

General F. im Gespräch mit seinem norwegischen Gegenspieler nach dessen Kapitulation.

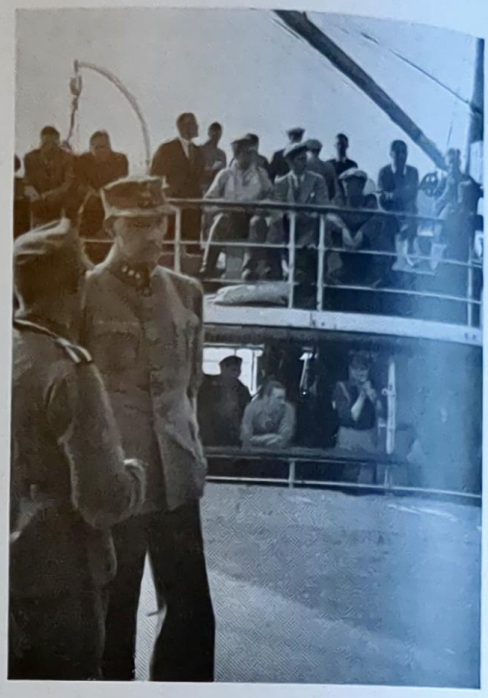
Atemlose Stille! — Die Antwort geht in die „Verschlüßlerstube". Die Schlüßler stürzen sich über den chiffrierten Text. Kurze Zeit darauf saust einer zum Bataillonsstab mit der ersten Erkundungsmeldung der technischen Vorhut.

Zwei Tage sitzen die Funker am Gerät und nehmen die Meldungen auf. Dann geht die zweite Funkstelle denselben Weg nach nordwärts. Oft ist die Verbindung schlecht, aber sie muß klappen. Sie ist die einzige.

Am 9. 6. hat der Stab Oberstleutnant v. H. in einigen Fischerhütten unweit des Kobbvatnet, eines von gewaltigen Bergen umschlossenen Sees, kurz Halt gemacht. Da kommt die Meldung: „Die Engländer vor Narvik zurückgegangen! Norwegen hat kapituliert! Das Unternehmen „Büffel" — Halt!"

Jetzt gilt es, die Spitze und die zwei vordersten Bataillone auf dem Funkwege anzuhalten. Die Funkstellen bei den Bataillonen marschieren. Es ist keine Verbindung vorhanden.

Norwegischer Unteroffizier.



Gefangene Norweger werden entlassen.

Durch das lange, sumpfige Gjertal schleppen die Jäger Waffen und Munition. Sie haben den eisernen Willen, den hart bedrängten Kameraden vor Narvik eine Entlastung zu bringen. Das Gelände stellt ungeheuere Anforderungen, aber die Männer kennen nur eines: Vorwärts! Sie wissen noch nichts vom Ende des Krieges in Norwegen.

In der Fischerhütte am Kobbvatnet liegt ein Klartextspruch:

9. 6. 9.00 Uhr. Norwegische Regierung hat kapituliert. Engländer und Franzosen haben die Gegend Narvik geräumt. Narvik im Besitz Gruppe Dietl. Bataillon S. halten. Weiterer Befehl folgt. v. H.

Der Funker sitzt am Gerät und schaut immer wieder auf die Uhr und wartet, daß die letzten fünf Minuten bis zur Sendezeit doch endlich herumgehen. Es dauert lange, bis die Verbindung zustande kommt. Vorne halten sie nicht auf die Minute genau. Endlich tastet er den entscheidenden Funkspruch für die Kameraden im Sumpf des Gjertals und im Eis des

Über Schnee und Eis . . .

Livsejavree. Der Funktrupp an der Spitze muß durch einen Trupp mit stärkerem Gerät abgelöst werden. Noch am selben Tage geht er vor.
Am 11. 6. sind die Funker noch einmal auf das äußerste gespannt. Um 18.00 Uhr wird Verbindung mit Narvik aufgenommen. Um 17.00 Uhr liegen sie schon vor dem Funkgerät, das bei herrlichem Sonnenschein auf einer Bergwiese aufgebaut ist. Das ausgemachte Rufzeichen wird lauten: „m s d — mir san do!" Sie hören das Zeichen schon vorher und so ein Zeichen kann für die Ohren eines Funkers dasselbe sein, wie für manchen ein Beethovenkonzert.
Punkt 18.00 Uhr ruft Narvik!
Die Funkverbindung Narvik — Hellemobotn — Fauske — Mo — Drontheim ist hergestellt! Der Funker schaltete nach dem Abmarschbefehl sein Gerät mit dem Bewußtsein aus, nicht das letzte Glied in der Kette derer gewesen zu sein, die an dem Erfolg eines einzig dastehenden Unternehmens beteiligt sind.

. . . über Sumpf und Moor weiter nach Norden.

Das Benzinfaß.

Oftmals werden ganz geringe
und beachtungslose Dinge
notgedrungen sehr begehrt
und erhalten größern Wert.
Dieser Fall wird wohl im Leben
eines jeden sich ergeben,
zwar nicht immer, sondern dann,
wenn die Not sich zeiget an.

Als ein Beispiel stell ich dar,
was das Benzinfaß für uns war,
wie es begehrt, berühmt geworden
beim Vormarsch nach dem hohen Norden.
Die Strecken, die zurückgelegten,
die mit Autos wir durchfegten,
waren eben riesengroß
und Benzin gab's wenig bloß.

Die Zufuhr auf dem Nachschubwege
war, leicht erklärlich, nicht sehr rege.
Je weiter wir nach Norden kamen,
war's Benzin bald aus und Amen.
Wertvoll ist zwar ohnehin
so ein volles Faß Benzin.
Wird's ein seltener Artikel,
steigt der Wert noch um ein Stückel.

Für uns als eine mot.-Einheit
war's eine Hochnotwendigkeit,
denn was heißt schon motorisiert,
wenn der Kraftstoff spärlich wird?
drum wurde es allmählich zeitig,
daß die Beschaffung anderweitig
doch irgendwie noch möglich war —
und sieh — es klappte wunderbar.

Ein jeder von den Kraftfahrbüffeln
begann jetzt nun herumzuschnüffeln
ob sich nicht wo in dem Gelände
ein volles Faß Benzin befände.
Es hatten ganz erstaunlich schnell
die ersten gleich so ein Parell
und bereits nach wen'gen Stunden
hatte jeder was gefunden.

Darum gab es auch beim Tanken
diesmal nichts herumzuzanken.
Mit neuem Kraftstoff, froh und heiter
ging der Vormarsch glücklich weiter.
Nie noch hatten wir bis jetzt
das Benzinfaß so geschätzt.
Es kamen dann in spätern Zeiten
(noch ganz andre) Schwierigkeiten.

Ich meine jetzt nun die Fjorde
als Hindernisse schlimmster Sorte.
Die Fähren, die einmal bestanden
waren längst nicht mehr vorhanden,
also war die Sache klar,
daß da was zu bauen war.
Denn nur „mit gewalt'gen Armen"
und „ein Gott, der hat Erbarmen"
war — man konnt's auch nicht verlangen,
in diesem Fall nichts anzufangen.

Und hinüber müssen wir,
dazu sind wir Pionier.
Frisch gewagt, ist halb gewonnen
und so wird das Werk begonnen.
Diesmal sind es leere Fässer,
die zum Fahrzeug für Gewässer
wir als Floß zusammenbauten,
daß die Leute nur so schauten.

Dazu waren immerhin
40 leere Faß Benzin
vorerst einmal zu besorgen.
Doch das schuf uns keine Sorgen,
denn es sind auf allen Wegen
viel davon herumgelegen.
In einem Tag und einer Nacht
war das Werk meist schon vollbracht,
bis das Floß von seltner Art
antrat zu der Jungfernfahrt.

Alles, Mann und Roß und Wagen
hat man darauf aufgeladen
und mit reichlich Zeug an Bord
ging es über den Fjord.
Diese Art von Fassl-Fähre
hat uns nicht nur auf dem Meere
sondern auch auf manchen Flüssen
gute Dienste leisten müssen.

Äußerst wertvoll war mithin
auch ein leeres Faß Benzin.
Nie noch hatten wir bis jetzt
so ein Ding so hoch geschätzt.
Später, als mit Fahren Schluß,
ist ein Teil dann noch zu Fuß
über das Gebirg gegangen,
um nach Narvik zu gelangen.

Dortmals herrschte große Not,
nur Steine gabs und gar kein Brot.
Selbst der „Kurort" Hell'mobotn
hat nichts anderes uns geboten.
Wir war'n, das hat sich schon erwiesen,
auf Selbstversorgung angewiesen
und auf weitem leeren Feld
ganz auf eignen Fuß gestellt.

Es blieb nichts übrig, als zu jagen,
und das hat gute Frucht getragen.
Zwei Lämmer haben gleich ihr Leben
zu unserm Wohle hergegeben.
Dann fehlte noch, das brauchten wir,
zum Kochen irgendein Geschirr.—
Nur einen Kessel — doch woher???
Dies schien uns besonders schwer.

In einer kleinen Hütte drin
bemerkten wir ein Faß Benzin.
Es war zum Glück auch in der Mitten
rundherum schon durchgeschnitten,
wir brauchtens nur noch auszuputzen
und konnten's dann als Topf benutzen.
O wie haben wir gejodelt,
als der Fraß darinnen brodelt
und wie jubelten wir gar,
als das Essen fertig war:

Denn besser ist, als Kohldampf schieben,
was in 'nem Faß gekocht zu kriegen.
Es hat zu diesen Jammertagen
nur das Wetter Schuld getragen.
Kaum war es schöner, kam im Nu
zu unserm Glück die gute Ju,
die unsere Verpflegung brachte
und uns das Leben leichter machte.

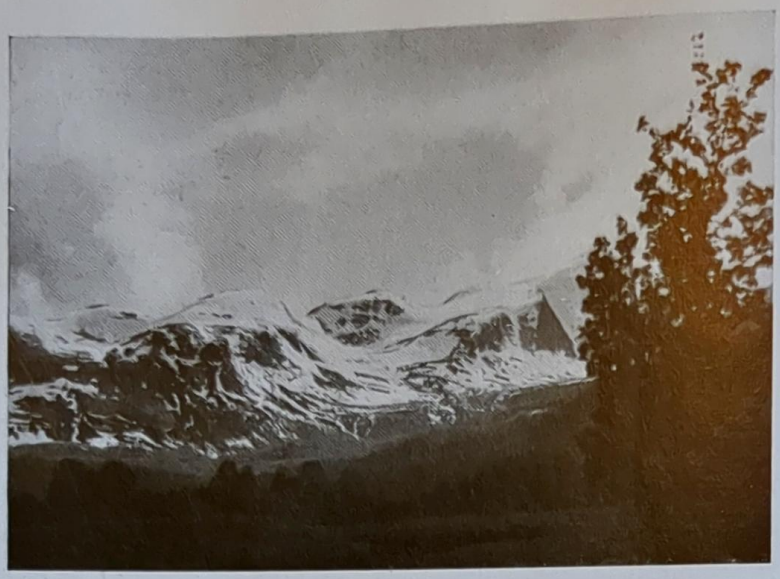
Doch das Kochfaß hat auch dann
beste Dienste uns getan.
Nie noch hatten wir bis jetzt
ein halbes Faß so hoch geschätzt.

Der Malstein des Polarkreises.

Unsere Jäger erleben ein denkwürdiges Ereignis: der Polarkreis wird überschritten.

Quer durchs Gebirge: Von Lager I nach Lager II.

Ziemlich schläfrig und müde kommt unser Funktrupp auf Lager I (Kobbelveid) an. Seit Tagen und Wochen geht es ja ununterbrochen vorwärts. Ohne Rast und Ruhe.
Wir sind glücklich, endlich einmal richtig schlafen zu dürfen.
Zu unserer Freude finden wir im Lager einen zweiten Funktrupp vor, der uns schon in Dänemark verlassen hat. Vieles gibt es zu erzählen. Aber langsam bricht die Unterhaltung ab. Einer nach dem anderen legt sich in irgendeine Ecke des Hauses und schläft ein.
Schlafen, nur schlafen. Essen ist Nebensache.
Da höre ich plötzlich im Halbschlaf etwas: „Die englischen Truppen haben Norwegen verlassen, die Norweger haben sich ergeben."



Es wird nun ganz alpin.

Verflucht — das paßt uns schon gar nicht — jetzt laufen wir seit langer Zeit immer hintenher — und jetzt hauen die Engländer auch noch ganz ab.
Wir hatten den Auftrag, bis Hellemobotn vorzudringen. Noch ca. 40 Kilometer Luftlinie. Also geht's los! Aufstehen, essen und fertigmachen. Es ist 12 Uhr mittags. Besonders lang haben wir ja nicht geschlafen. Ich frage mich: „Warum denn schon auf, wenn der Krieg sowieso zu Ende ist?" Doch der Befehl ist schon da. Unser Trupp hat mit einem Spähtrupp bis Narvik vorzudringen und mit der Gruppe D. Verbindung aufzunehmen.
Drei Funktrupps unserer Kompanie waren bereits voraus, aber sie hatten zu schwache Sender, um die Entfernung Narvik—Fauske oder Narvik—Drontheim überbrücken zu können.
Unser Trupp wird ergänzt, die Lasten werden zusammengestellt. Sender und Empfänger, Zubehörkasten, Tretgenerator, eine Tasche mit Antennenstäben und Antennenzubehör,

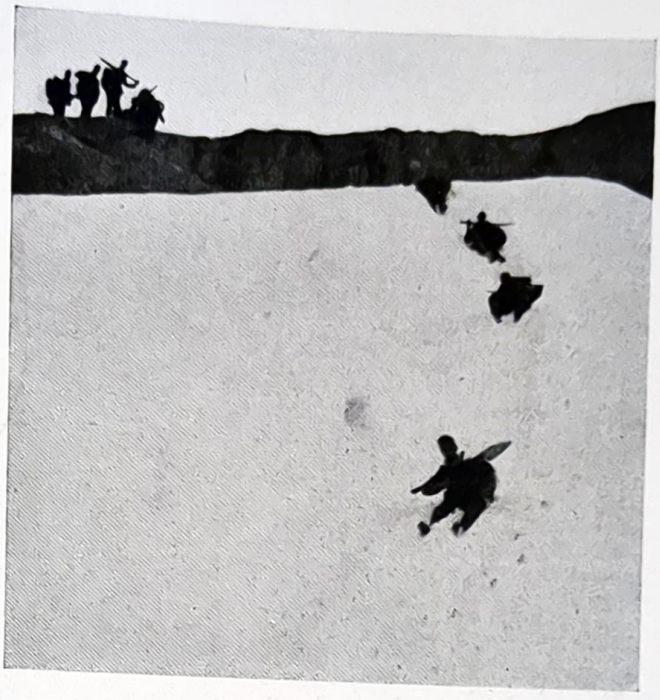
Das Element des Gebirgsjägers beginnt.

Wem hüpft da nicht das Herz vor Freude?

Das erste Hochlager ist bezogen.

Dann beginnt der Marsch in die Dämmerung polarer Landschaft.

Wie einst Hannibals Scharen
am St. Bernhard. —
Nur die Schilde fehlen.

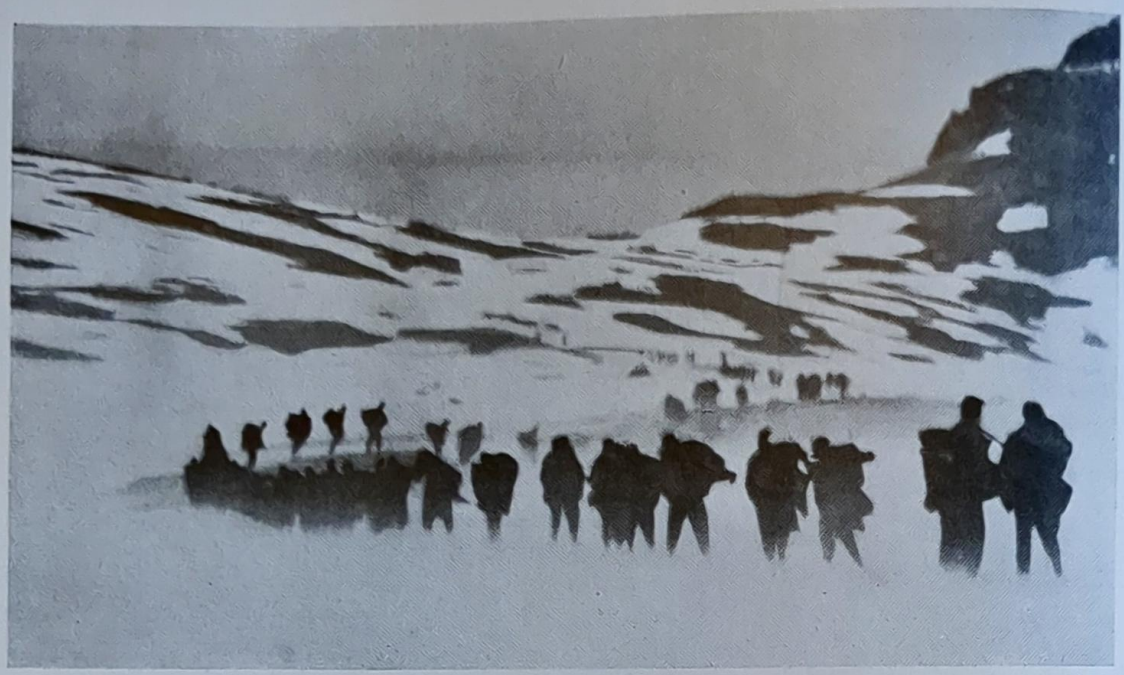


Sammler, Batterien und Schreibgerät muß mit. Dazu noch acht Rucksäcke mit Ausrüstung und Verpflegung für mehrere Tage.

Die Tour nach Narvik wird eine schöne alpine Leistung sein. Mit so ca. 35 Kilogramm und dem Gewehr auf dem Buckel und noch durch wegeloses wildes Gebirge zu marschieren. Aber wir schaffen es! Der einzige Lichtblick ist, daß das Gewicht infolge des Verbrauchs der Verpflegung mit der Zeit doch weniger wird.

Unser vortrefflicher Koch hat inzwischen das Essen fertig. Konserven, Kaffee und Keks. Den Magen richtig vollgestopft, dann die 35 Kilogramm mit Hilfe eines zweiten Mannes auf den Rücken, und in Gebirgsordnung geht es ab. Richtung Narvik!

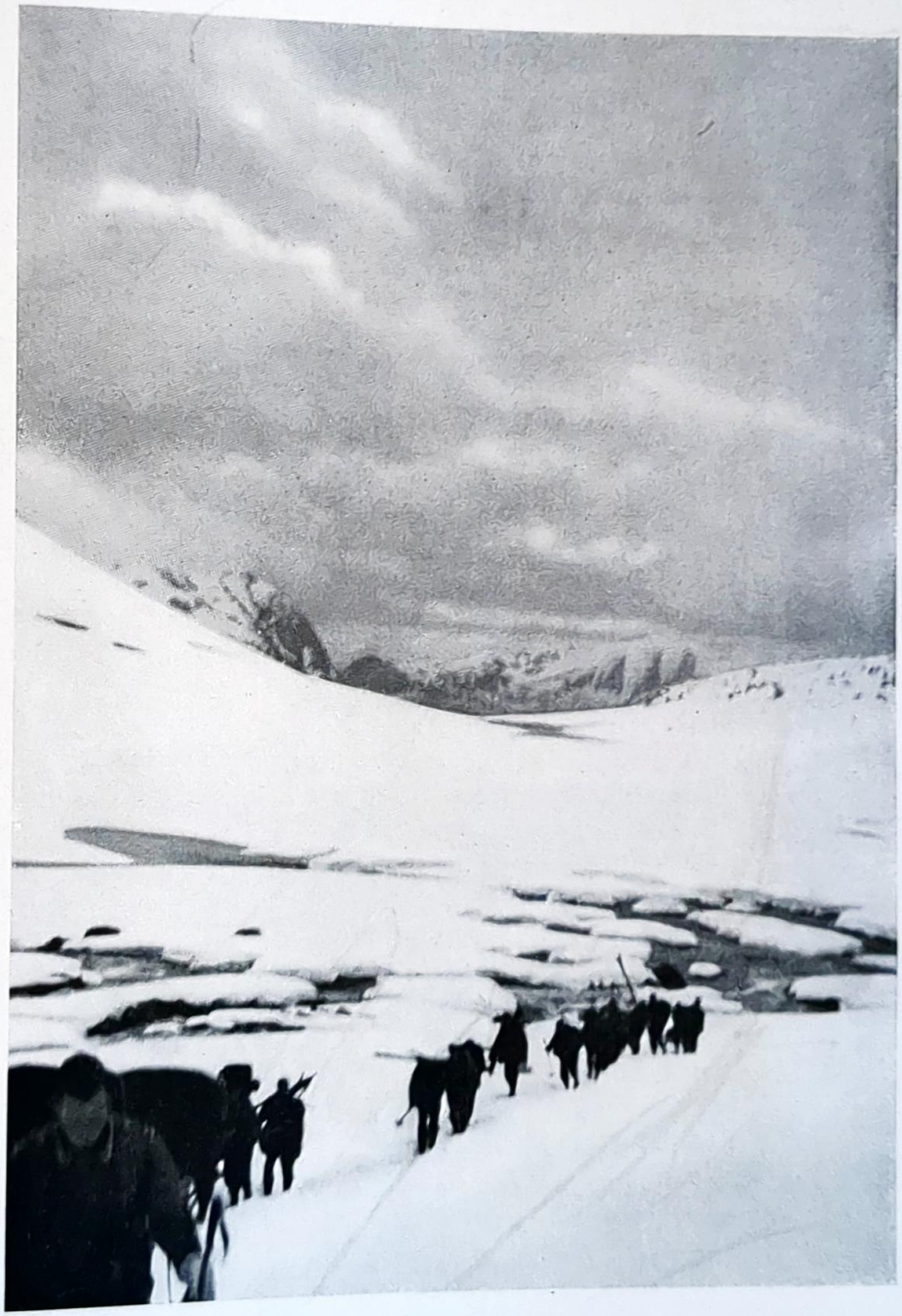
Über Stock und Stein, über Stege und Hängebrücken geht es, bis uns ein Fjord wieder den Weg versperrt. Pioniere haben eine Fähre gezimmert und einen Trupp vor uns über den Fjord befördert. Wir müssen jetzt die Rückkunft der Fähre abwarten. Gern nehmen wir die

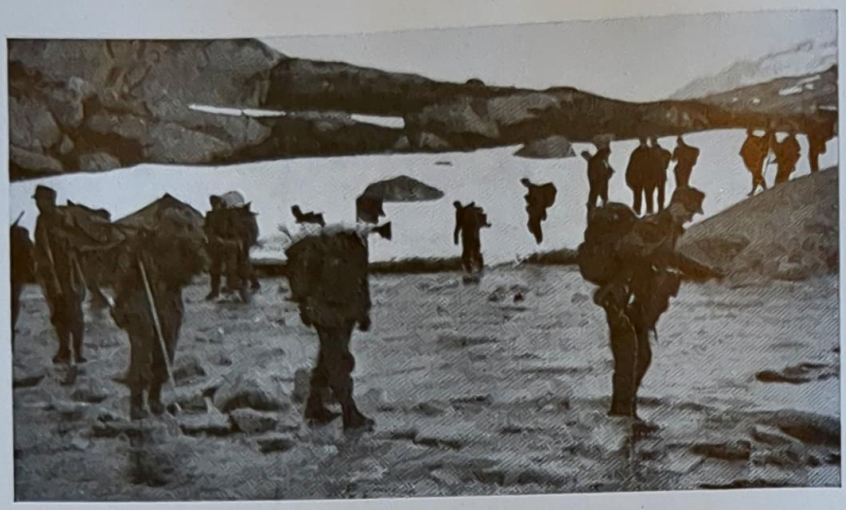


Der Vormarsch gewinnt immer mehr den Charakter einer gewaltigen Expedition.

Rucksäcke ab und setzen uns zu einigen Pionieren, die einen notdürftigen Regenschutz gebaut haben. Vom langen Marsch sind wir erhitzt. Langsam geht nun die Kälte durch die verschwitzten Uniformen. Immer näher rücken wir an das kleine Lagerfeuer.
Es vergehen Stunden. Die Fähre will nicht kommen.
Endlich! Ein Punkt weit draußen im Fjord. Das ist die Fähre. Sie kommt!
Ein Sturmboot von den Pionieren und an jeder Seite ein Schlauchboot gehängt, das ist unser „Kriegsschiff", mit dem wir Kilometer um Kilometer im Fjord zurücklegen. Das Tempo ist ganz nett. Manchmal schlagen sogar kleine „Brecher" in die Schlauchboote. Das stört uns aber nicht, denn solche Fahrten sind wir ja schon gewöhnt.
Wir fahren über einen richtigen Gebirgssee. Auf der einen Seite steile, hohe Felswände, von Gletschern glattgeschliffen. Auf der anderen Seite herrlicher Gebirgswald, nur von einigen Sturzbächen durchzogen. Zuweilen lichten sich die Regenwolken und herrliche Aussicht

immer nach dem Norden . . . den Kameraden in Narvik zu Hilfe.





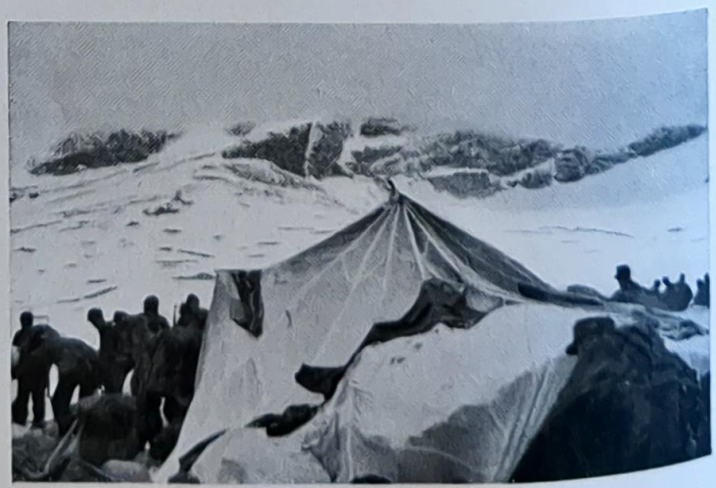
Moränen, angefüllt mit Schneematsch—Gletscherwasser, bilden kein Hindernis.

auf himmelragende Wände und weiße Gletscher bietet sich in der mitternächtlichen Stunde. Nach langer Fahrt erreichen wir das andere Ufer. Ausladen, „Auflasten" und weiter geht es. Einige Hütten tauchen mitten im Wald auf: „Lager A."

Wir steuern darauf zu und können Kameraden eines Funktrupps unserer Kompanie begrüßen. Bald sind wir in einer Hütte, in der auch eine Telefonstelle liegt, und kochen Tee. Bei der Überfahrt ist es uns kalt geworden und Hunger haben wir auch.

Unsere Kameraden erzählen von den „Schätzen" auf Lager II. Dort haben unsere braven „Ju 52" große Mengen von Konserven, Schokolade, Kondensmilch, Wurst, Dörrobst und . . . Zigaretten abgeworfen. Vor allem „Zigaretten in Mengen". Das gibt uns Rauchern wieder gewaltigen Auftrieb. Zigaretten sind in der letzten Zeit ziemlich knapp.

Trotzdem würden wir einige Stunden Schlaf nicht verschmähen. Doch unser Truppführer marschiert mit uns weiter, wir wollen möglichst bald mit dem Spähtrupp zusammentreffen.



Zu kurzer Rast in die Zelte.

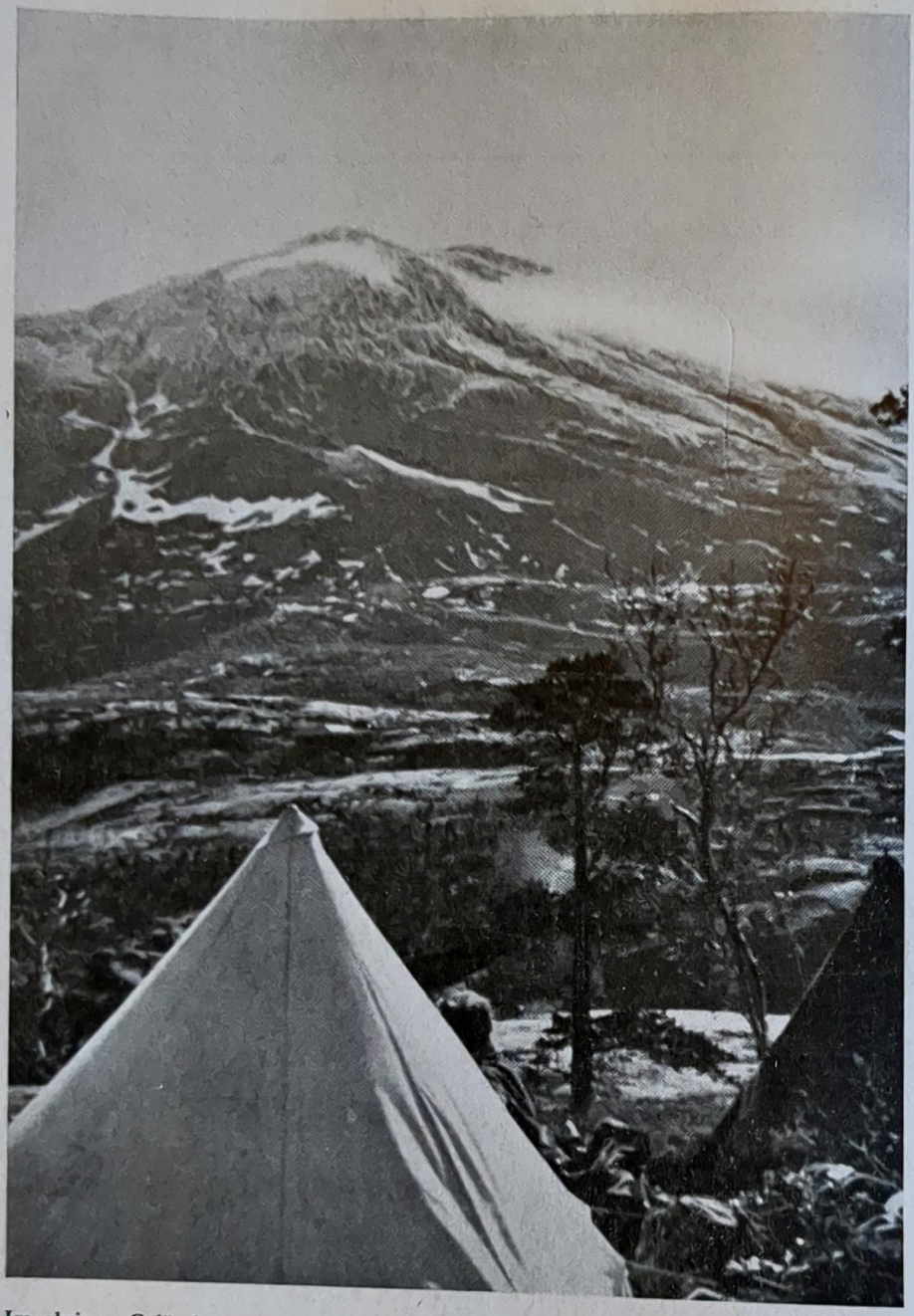
Jetzt wird es ernst. Bis Hellemobotn gibt es kein Haus mehr, nur wegloses, wildes Gebirge. So stapfen wir im Gänsemarsch dahin. Gesprochen wird nicht viel, jeder hat seine eigenen Gedanken. Die Last drückt, aber das wird sich mit der Zeit schon geben.

Dann kommt das erste Hindernis. Ein reißender Gebirgsbach und eine Notbrücke aus zwei dicken Ästen darüber. Mit dem Skistock balancieren wir drüber. Daß auch mal ein Kamerad die Nerven bei diesem langweiligen Geschäft verliert und einfach durch das 30—40 cm tiefe Eiswasser watet, reizt uns für Minuten zum Lachen.

Der Weg wird miserabel. Sumpf und Dreck. Schnee und „Matsch". Manchmal sinkt man bis über die Schuhe in den Dreck ein. Das regt aber keinen besonders auf, denn naß sind die Füße sowieso schon. Kommt mal eine besonders große „Drecklache", dann tritt man einfach .... mitten hinein. Massenhaft liegen Baumstämme allen Kalibers im Wege.

Das wäre alles ganz nett. Aber auf dem Buckel den Rucksack, dazu Skier und Stöcke.

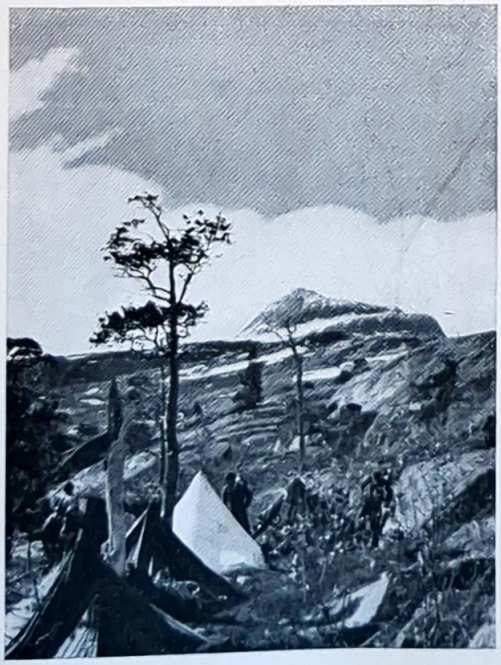
Die um den Lagerplatz von Fliegern abgeworfene Munition und Verpflegung wird gesammelt.

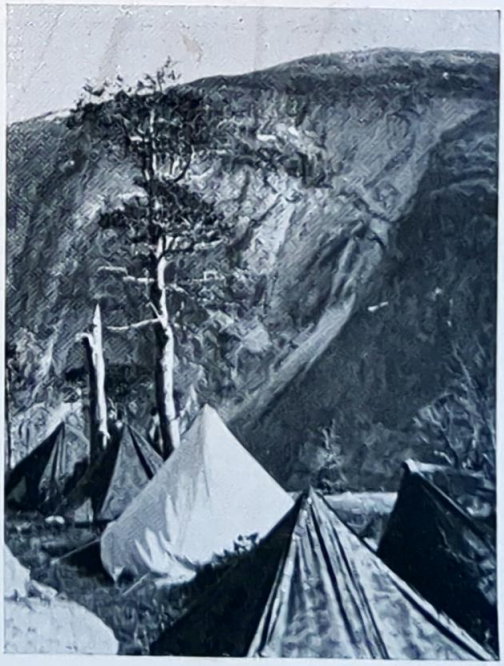


Im alpinen Gelände.

Nach ca. zwei Stunden Marsch endlich die erste Zigarettenpause. Nach zehn Minuten geht es im bisherigen Tempo weiter. Der Weg wird nicht besser. Im Gegenteil. Jetzt geht es auch noch bergauf. Und eine Menge Felsblöcke zwingen uns zu Umwegen.
In einer Rast nach weiteren Stunden Marsch machen wir uns mit Trockenspiritus ganz fabelhaften heißen Tee. Denn auch das Wetter ist miserabel. Nebel, Regen, zuweilen Schnee. Also naß von unten und von oben. Und von innen schwitzt man in dem Gelände sowieso. Langsam kommen wir höher, Felsplatten fühlen wir unter den Nagelschuhen.
Unser Tempo wird etwas langsamer. Schlaf und Müdigkeit machen sich bemerkbar. Es ist gut, daß es nicht Nacht wird, sonst müßte man während des Marsches einschlafen. Mitternacht ist längst vorbei.
So gegen 6 Uhr früh sehen wir ein Zelt. Ein Fernsprechtrupp hat hier eine Zwischenstation errichtet und ein Zelt aufgebaut.

Auch inmitten von Steinwüsten ist die Welt für unsere Jäger.





. . . Überbelastung, oder?

Längere Rast wird hier befohlen. Schnell die Rucksäcke runter und die Kameraden „von der Konkurrenz" begrüßt. Denen geht es ja nicht schlecht. Die haben allerhand „Schätze" in ihrer „Burg": Zigaretten und Schokolade. Selbstverständlich fällt da auch für uns was ab. Müde sind wir auch und so geht jeder daran, sich eine Schlafstelle zu bauen. Es regnet und schneit, so daß wir wirklich von allen Seiten Naß haben. Ein fabelhaftes „Bett": Äste als Unterlage, Schuhe und Windjacke als Polster, die Zeltplane als Einmannzelt aufgestellt, in die Decke gewickelt und den Schlafsack darüber gezogen.
Zwei Kameraden spannen sich eine Zeltbahn als Hängematte zwischen die Bäume. Aber das geht schief. Einer stürzt gleich nach dem Hineinlegen wieder heraus, weil ein Ring ausreißt, der andere erwacht nach einigen Stunden in einem kleinen See, der sich in seiner Liegestatt gebildet hat. Sechs Stunden schlafe ich wie ein Murmeltier.
Um 13 Uhr geht es wieder weiter.

Ein Ziel ist erreicht: Hellemobotn.

Die Flieger trefflich getarnt.

Der Doktor
hat ein Haus „gefaßt".

Wir erreichen einen Sattel und sehen plötzlich nichts als Schnee und Eis vor uns. In einer Mulde liegt ein wild zerklüfteter Gletscher, in dessen Mitte ein breiter, reißender Bach das ablaufende Wasser sammelt und rauschend und geheimnisvoll gurgelnd irgendwo hinbringt.

Lange, lange noch geht es über Schnee und Eis, über Felsen und Lawinen, immerzu. Nichts, was uns noch anspornen könnte. Immer dasselbe Bild.

Da, plötzlich, hinter einem schneebedeckten Rücken ein weißes Zelt auf dem Gletscher. Eins, nein zwei, drei, vier, eine ganze Anzahl.

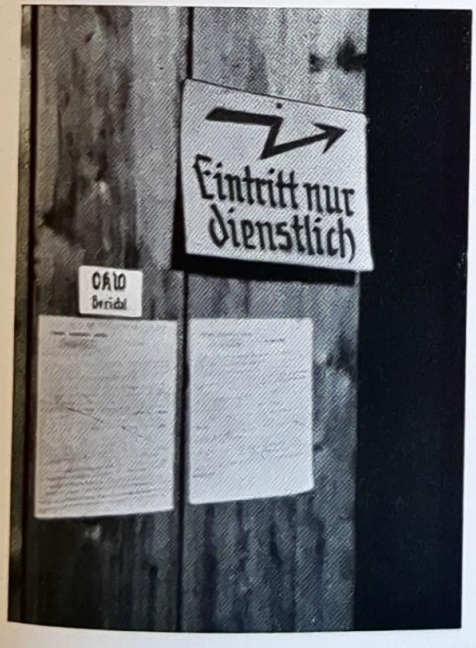
Kaum zu erkennen, im Schnee wunderbar getarnt: Lager II.

Auf dem Gletscher liegen, noch an den Fallschirmen hängend, eine Unzahl Kisten mit Verpflegung und allem Notwendigen. Neben den Zelten eine ganze Menge Schneehütten. Schön tief.

Das letzte Stück scheint uns noch den ganzen Humor verderben zu wollen. Plötzlich sinken wir 10, 20 cm tief im Schnee ein. Und der Schnee liegt auf Matsch. Zieht man den rechten Fuß aus dem Schnee, sinkt man mit dem linken ein. Und gleich so tief, daß das Wasser oben in die Bergschuhe läuft. Das ist eine Schweinerei. Wenn uns nicht die Kameraden aus den Zelten längst ein lustiges „Horridoh“ entgegengeschickt hätten, würde manch einer zu fluchen beginnen.

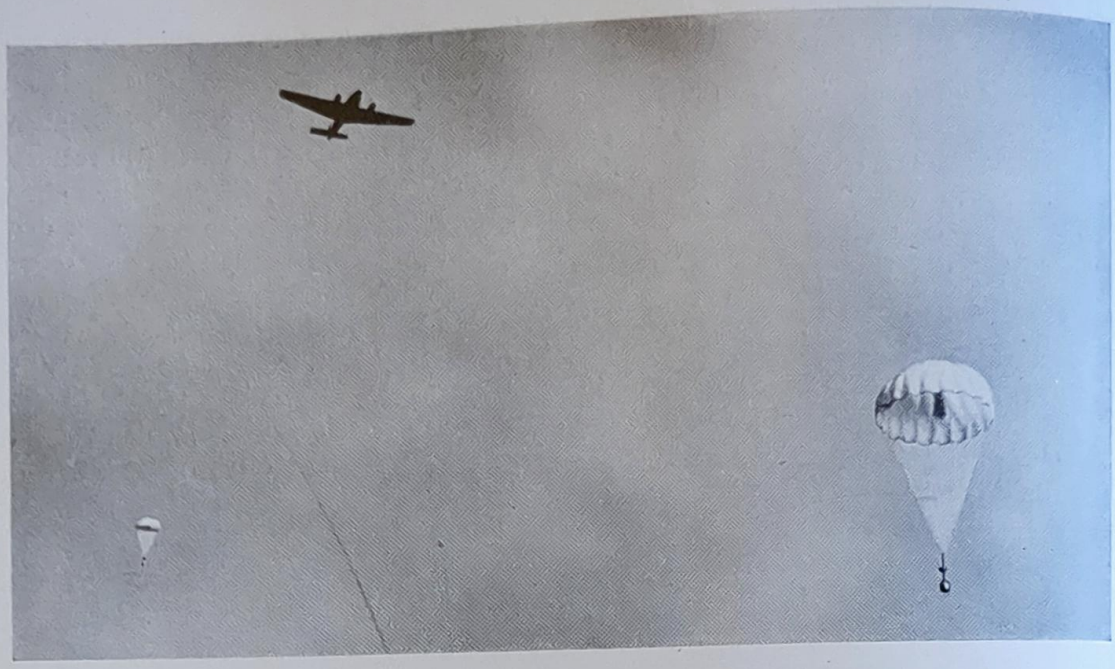
Aber so wird gelacht, wenn auch der Fuß im Schuh ein Lied zu singen scheint, denn jeder Schritt und feste Auftritt verursacht ein schluchzendes Geräusch. Noch wenige hundert Meter, dann umfängt uns die Wärme unserer in dem Lager wartenden Kameraden.

Man reißt sich zusammen, ja, stürzt im Laufschritt die letzten Schritte zu den Zelten, brennend auf einen heißen Schluck Tee, den unsere „Wache“ vom Lager II bereitet hat — Kameradschaft.



Die Funkbude. Aus ihr erfuhren wir von den Siegen im Westen.

„Steinmandln“ — die Wegweiser der Lappen.



Verpflegung von „oben“ . . .

Lager II auf dem Livsejavree.

Zwei Tage schon tobte der Schneesturm mit unverminderter Kraft um unsere Zelte. Ein eisiger Wind pfiff über Jöcher und Grate und wehte ganze Kämme von Schnee vor das Lager. In ständiger Ablösung schaufelten wir mit unseren Spaten, um die Eingänge zu den einzelnen Zelten freizuhalten. Trotz der grimmigen Kälte rann uns dabei der Schweiß in Bächen von der Stirn.

Ich saß in meinem Zelt und war gerade damit beschäftigt, eine Schale Tee auf meinem Benzinkocher heiß zu machen, als einer der Kameraden hereintrat und sich unter dem Eingange den Schnee von der Bluse und den Schuhen klopfte. „Verflixt nochmal, hätte mir auch nie träumen lassen, daß ich mitten im Sommer vor lauter Schneeschaufeln so zum

pendelt zu uns herunter

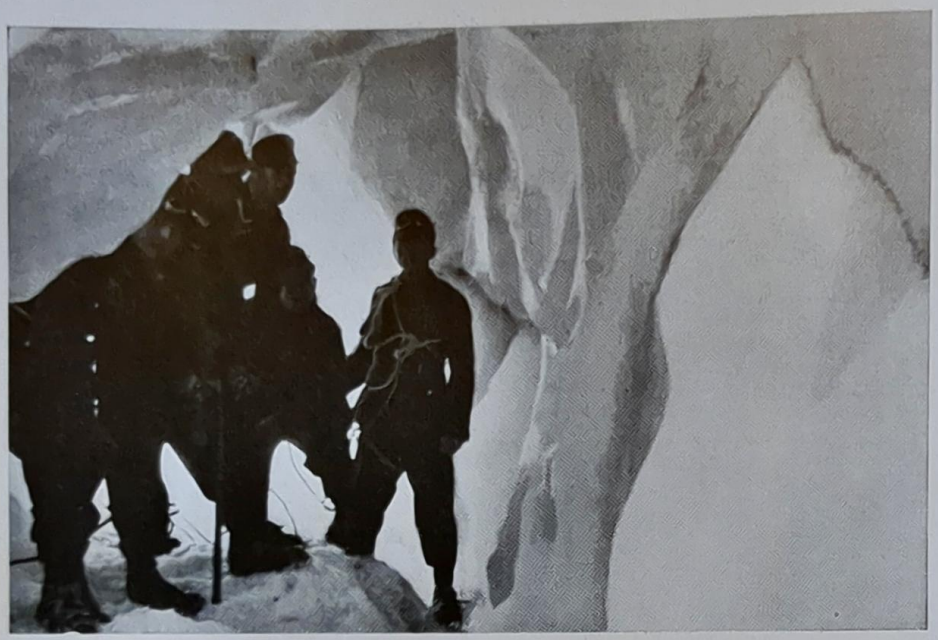
und landet mit verheißungsvoller Packung.

Schwitzen käme", sagte er, und ich gab ihm recht. Trotzdem aber muß es sein, wenn wir nicht vollständig eingeschneit werden wollten.

„Ist nur gut", begann er wieder, „daß wir vorgestern noch die restlichen Kisten und Fallschirme zusammengetragen haben, sonst könnten wir die jetzt auch noch aus dem Schnee herausbuddeln".

Ja, richtig, die Konservenkisten!

An die hatte ich im Augenblick gar nicht gedacht. Sie lagen alle zu einem großen Haufen aufgestapelt und mit Fallschirmen zugedeckt hinter meinem Zelt. Unsere Kompanie hatte nämlich den Auftrag, die von Fliegern auf einen zugefrorenen Gebirgssee abgeworfene Verpflegung vom Berge hinab ins Tal zu befördern. Während ich mit vier Mann hier als Lagerwache mitten im Schnee hausen mußte, schleppten aus der Kompanie gebildete Trägerkolonnen mühsam die Konserven von Zwischenlager zu Zwischenlager bergab an den Fjord.



Beim Überschreiten des Ciccekokka-Gletschers.

Unsere Gebirgsjäger mußten hier ihren ganzen Mann stehen.

Mein Nebenmann nahm die Schale vom Kocher und fragte: „Ob sie wohl heute wiederkommen?“ „Sturm und Schneetreiben haben zugenommen und gestern schon sind sie stundenlang herumgeirrt, ehe sie endlich unsere luftigen Sommervillen gefunden haben. Sie kommen heute bestimmt wieder, denn erstens muß das Lager in der festgesetzten Zeit geräumt werden und zweitens lassen sich Gebirgsjäger wegen eines bißchen Sturms nicht aus der Ruhe bringen. Aber wenn Du mitgehst, fahren wir ihnen bis auf das untere Joch entgegen, damit sie nicht wieder fehlgehen.“

Gesagt, getan! Schnell wärmten wir uns noch eine Konserve, zogen Kopfschützer und Handschuhe an, hängten unsere Waffen um und traten vor's Zelt hinaus.

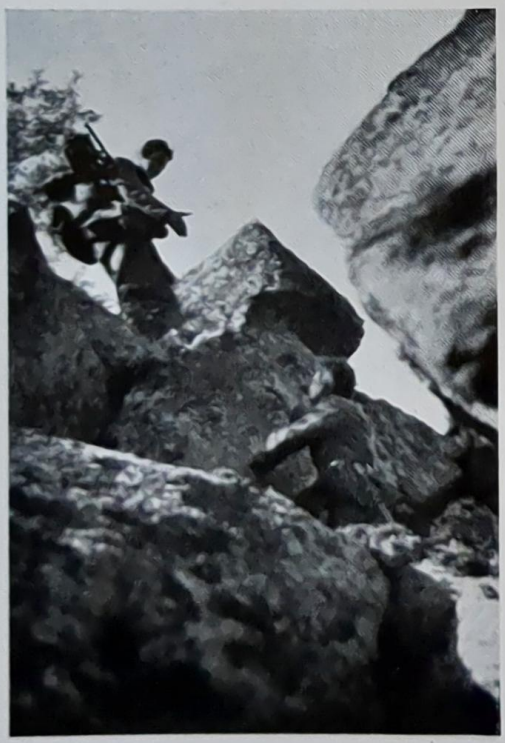
Brrr, war das ein Sauwetter!

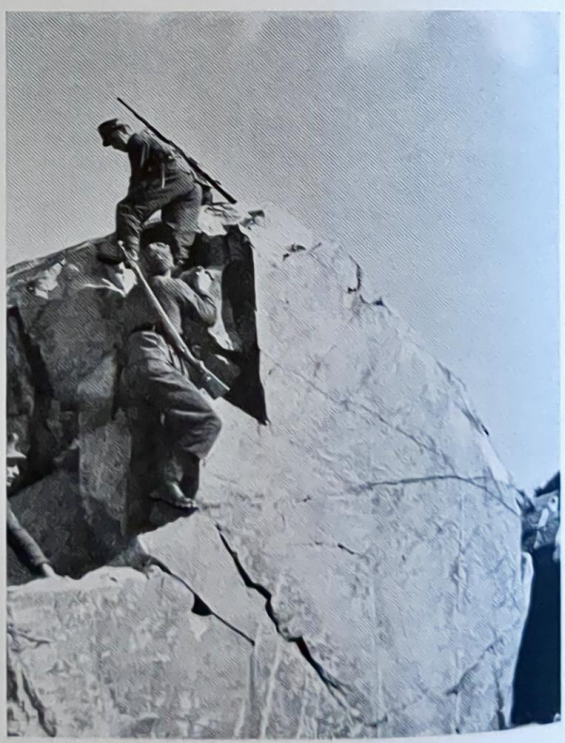
Nicht zehn Schritte weit konnte man sehen, und der Sturm peitschte einem ständig die Schneekörner ins Gesicht, daß uns die Augen überliefen.

Es geht nur mit der Arbeit der Hochgebirgsführer.

Ich rief, während wir uns die Bretter anschnallten, den anderen zu, sie sollten weiter schaufeln und uns, wenn es nötig wäre, von Zeit zu Zeit durch Schüsse Zeichen geben.
So, nun konnte die Fahrt ins weiße Ungewisse beginnen. In raschem Schuß ging es den Hang hinunter zum See, und dann begann der Langlauf über dessen gefrorene und zugeschneite Oberfläche. Der Wind wehte ganze Schneewände vor sich her und wir mußten uns mit aller Gewalt dagegen stemmen, um nicht mitgefegt zu werden. Langsam, Schritt für Schritt, ging es weiter. Fast alle fünfzig Meter blieb ich stehen, um mit Hilfe des Marschkompasses und der vorsichtigerweise schon früher einmal bestimmten Marschzahl die Richtung auf das Joch festzustellen.
Nach drei Stunden hatten wir uns zum anderen Ufer des Sees durchgekämpft. Eine Strecke, zu der man bei gutem Wetter höchstens fünfviertel Stunden braucht.
Wir wollten gerade mit dem Aufstieg auf das Joch beginnen, als mich mein Kamerad plötz-

Die Bergkameradschaft bewährt sich aufs beste.





Auch unsere Kameraden, die über See nach Norden kamen, hatten nichts zu lachen.

lich anstieß und gespannt nach der Richtung lauschte, aus welcher wir soeben gekommen waren. — Schwach und abgerissen, aber dennoch deutlich hatte man durch das Heulen des Sturmes das Rufen einer menschlichen Stimme vernommen.

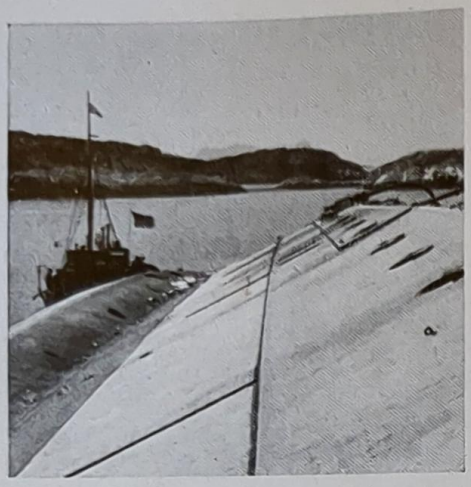
Wer mochte es gewesen sein? Unser Lager war schon zu weit entfernt. Die Träger der Kompanie mußten aus der entgegengesetzten Richtung kommen.

Was in aller Welt hatte ein Unbekannter, gerade bei diesem Sturm und Wetter, in dieser trostlosen Gegend zu suchen?

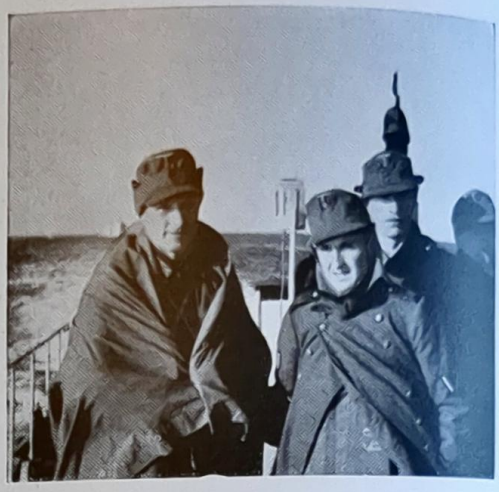
Aufs neue drangen Rufe, schon aus ziemlicher Nähe, an unser Ohr, und mir kam es vor, als hätte jemand einen Namen gerufen.

„Herrgott, wenn man bloß besser sehen könnte, aber das dichte Schneegestöber verhindert jede Sicht."

„Vielleicht sind es versprengte norwegische Soldaten", meinte mein Begleiter und machte



Ein gestrandeter englischer Kreuzer erregt die Aufmerksamkeit.

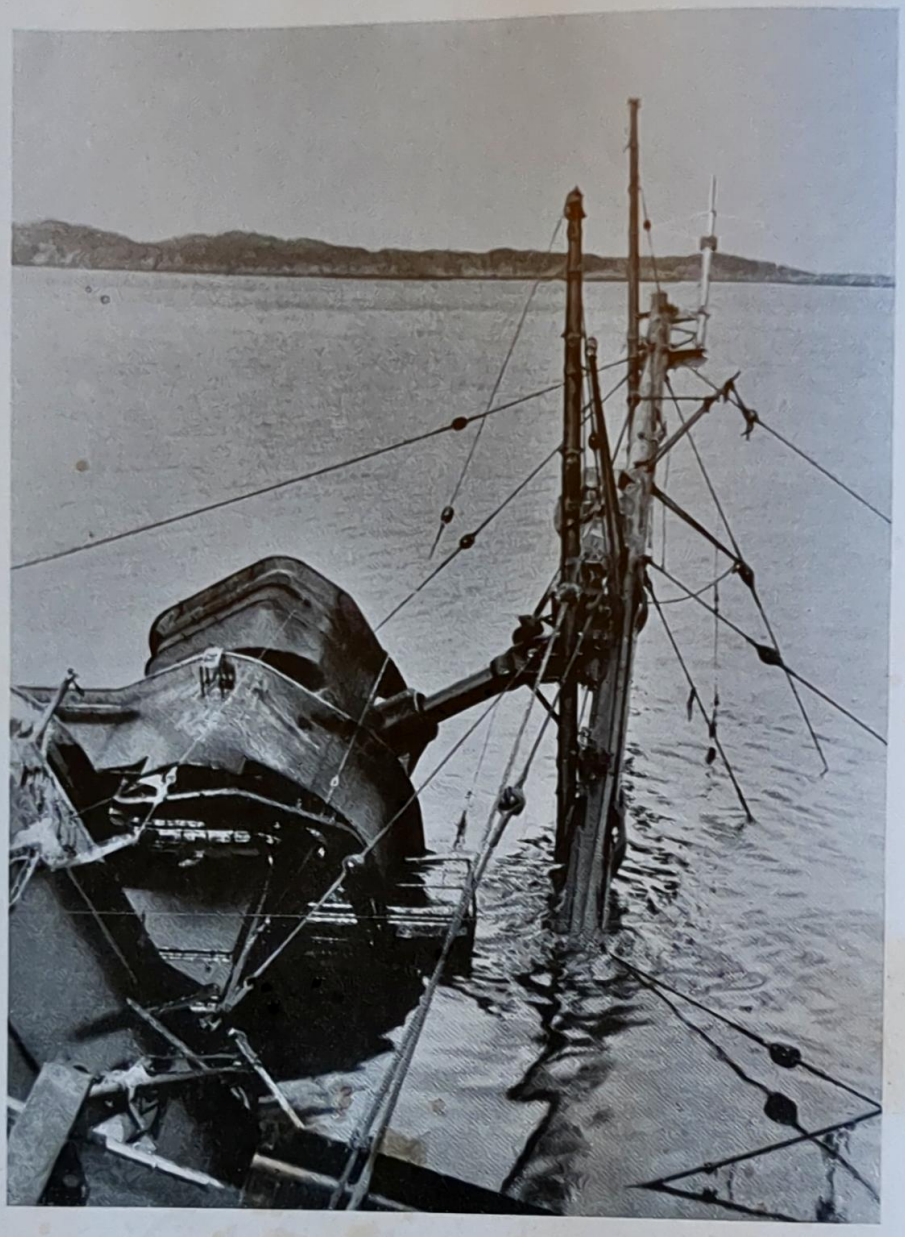


Die steife Brise macht den Körper kalt.

---

seine Waffe schußfertig. Ich lachte, nahm aber ebenfalls das Gewehr vom Rücken. Man konnte ja nie wissen, und Vorsicht war auf alle Fälle besser als Nachsicht.
Auf einmal schauten wir auf.
Kaum zehn Schritte von uns entfernt tauchten zwei Gestalten auf, denen noch zwei andere, ebenso vermummte, folgten. Von denen hatten wir kaum etwas zu fürchten. Zu Fuß kamen sie durch den tiefen Schnee gestampft, in den sie bei jedem Schritt bis an die Hüften versanken.
Da hatten auch sie uns bemerkt.
Zu unserem Erstaunen rief einer dem anderen zu: „Schau, Franz, Gebirgsjäger!"
Wir gingen auf die Erschöpften zu. Da stellte sich heraus, daß es Kameraden der Luftwaffe waren, die mit ihrem Flugzeug gestürzt waren und die wir in ihrer Fliegerkombination nicht gleich erkannt hatten.

Unsere Jäger auf dem bei der Flucht im Westfjord gestrandeten englischen Kreuzer „Effingham".



Kommandoturm und Signalmast des Kreuzers, der nach Steuerbord abgesunken ist.

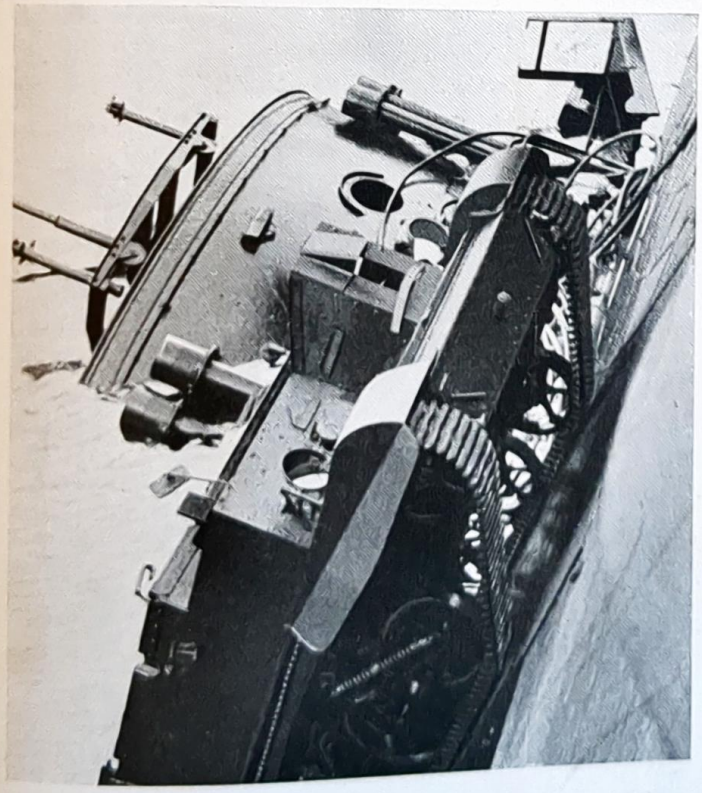
Sie waren am Ende ihrer Kräfte.
Wir gaben ihnen unsere Schokolade, die wir zufällig in unseren Taschen mittrugen.
Nachdem die vier Findlinge sich etwas ausgeruht und erholt hatten, machten wir uns auf den Rückweg zum Lager. Der Sturm hatte nachgelassen und das Schneetreiben fast ganz aufgehört.
Wir zwei gingen mit unseren Skiern voraus und traten eine feste Spur, auf der uns die anderen folgen konnten, ohne tief einzusinken.
Gegen Mittag erreichten wir unser Zelt, wo wir von unseren Kameraden stürmisch begrüßt wurden.
Nachdem wir mit großem Appetit einige Konserven verzehrt und uns mit einer Schale heißen Tees erwärmt hatten, begannen unsere Gäste zu erzählen.
Mit ihrer Ju 52 waren unsere Fliegerkameraden nach Narvik unterwegs. Beim Flug über das

Der „Engländer“ wird in vielseitigem Interesse untersucht.

Ein Zwillingsturm des Kreuzers

Gebirge geriet die schwer beladene Maschine in einen der gefürchteten Luftwirbel, sackte für einen Augenblick ab und begann zu schwanken. Mit Mühe kam sie noch über eine Felskante hinweg. Dabei wurde ihr das Fahrgestell weggerissen und die Maschine stürzte ab in den Schnee eines Gletscherfeldes, fünfzig Meter vor einem Abgrund. Die vier Mann der Besatzung kamen mit dem Schrecken und einigen Hautabschürfungen davon. Zwei Tage verbrachten sie bei ihrer Maschine mitten im Felsgebirge Nordnorwegens, denn der inzwischen ausgebrochene Schneesturm machte einen Abstieg unmöglich. Gestern abend nun, als sie glaubten, der Sturm hätte sich etwas gelegt, machten sie sich mit Hilfe des Marschkompasses auf den Weg. Trotz aller Anstregungen kamen sie in dem tiefen Schnee nur langsam vorwärts. Gegen Morgen hatte das Wetter aufs neue zu toben begonnen. Sie verloren die Richtung, stapften kreuz und quer durch die Gegend bis zum Nordrand des Livsejavree, wo wir sie endlich ganz erschöpft aufgefunden hatten.

Diese Rohre schießen nicht mehr gegen Deutsche.

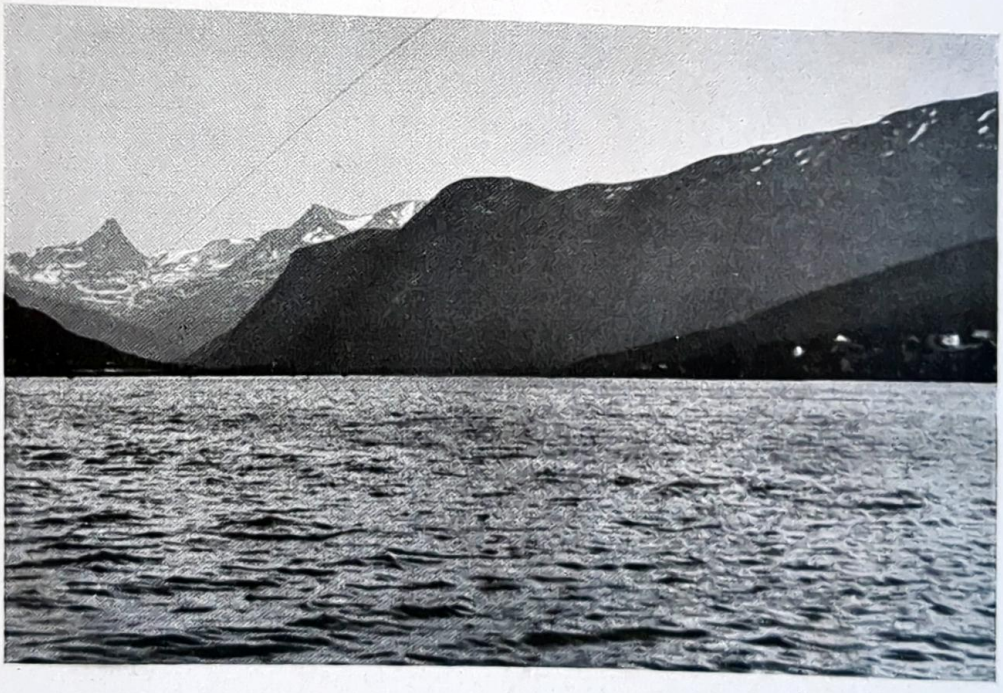


Auch ein Panzerwagen war an Bord.

Das war ein Kreuzer.

Es hatte zu stürmen aufgehört, die Sonne brach sich Bahn durch die dicken Wolken, und ein frischer Wind verjagte die letzten Nebelschleier von den Bergspitzen.
Ruhig, still und majestätisch lag der Berg vor uns. Schweigend standen wir vor den Zelten, ergriffen von der Schönheit und Erhabenheit dieser Landschaft.
Wir hatten dicke Freundschaft geschlossen, Edelweißjäger aus der Ostmark mit Fliegerkameraden aus Westfalen. Kameraden, die das Schicksal zusammengeführt hat, die für einander einstehen, und die wissen, daß sie alle eine große, gemeinsame Aufgabe verbindet, das große Reich und seinen Führer zu schützen und die Lebensrechte des deutschen Volkes und Vaterlandes zu verteidigen.

Die Ruinen von Steinkjer.



Die Einfahrt in den Rombakkenfjord,
in dem unsere Zerstörer ihren Heldenkampf führten.

Narvik — Erzbahn – –

– – die Stätten deutschen Heldentums.

Sie fielen für unseren Führer und für Großdeutschland.

„Lager B"

Der Wind stürmt pfeifend weit vom Wasser her
und wirft den kalten Regen auf das Land.
Hoch über steiler Klippen Felsenrand
stürzt sich die weiße Gischt ins schwarze Meer.
Hier leuchtet nicht des Tages gleißendes Fanal,
nicht gibt die Nacht die friedlich sel'ge Ruh,
die fahle Dämmerung hält hier immerzu
in angstvoll dumpfem Wachen Berg und Tal.
Wie strahlt der Sonne Ball in unverhülltem Glast,
wie öffnet sich dem frohen Aug' das blaue Himmelstor,
in graue Wolken ragen schneebedeckt empor
granit'ne Blöcke aus des Tals Morast.
Kein Leben stört das schweigend-stille Land,
nur eines Schneehuhns Gackern hört man fern.
So harret die Natur des Rufes ihres Herrn
und der Erweckung durch des Schöpfers Hand.

„Hellemobotn", Juni 1940.

Abschied von einem Kameraden.

Narvik wartet!

Mit einem Spähtrupp von Hellemobotn nach Narvik.

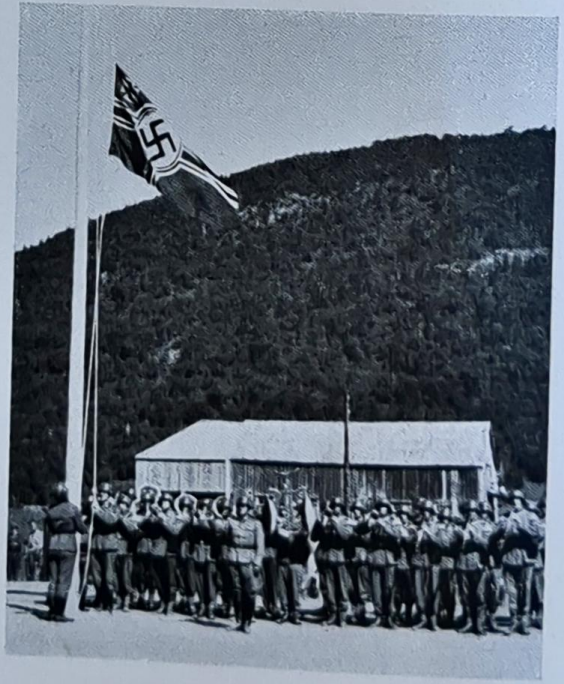
„Herr Leutnant, Herr Leutnant, Norwegen hat kapituliert. Der Krieg ist aus!“
Diese Worte hörte ich im Halbschlaf. Ein Ruck, und ich bin wach.
Der Melder steht im Zelt und wiederholt noch einmal:
„Na ja“, dachte ich mir, „schade eigentlich. Jetzt stehen wir so nahe vor Narvik, sind von Drontheim bis Sörfold marschiert, dann zehn Tage in Eis, Schnee und Fels nordwärts gewandert und die schwersten Sachen hinter uns gebracht. Jetzt umkehren? Verflucht!“
„Herr Leutnant marschieren mit zwanzig Mann weiter nach Narvik, so hat es in einem

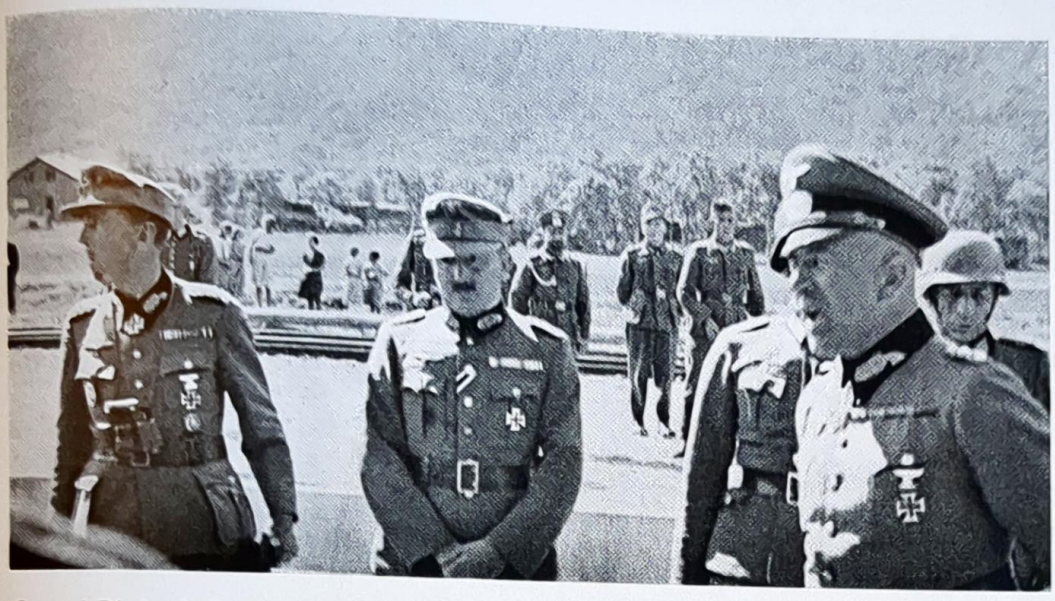
Die Verbindung über Land mit der Gruppe Narvik ist geglückt!

General Dietl und General Feurstein im Austausch ihrer Erfahrungen.

Befehl geheißen“ meldete der Mann weiter „und Herr Leutnant sollen hinunter zu Herrn Hauptmann O. kommen und mit ihm die Sache besprechen“.
Dies war ein Befehl, wie er mir paßte. Schnell in die Schuhe hinein und die 300 Meter hinunter ins Tal!
Eine halbe Stunde dauerte der Abstieg an den Hellemobotn-Fjord, dann hörte ich schon den Befehl.
Einige Maßnahmen und Vorbereitungen wurden mit dem Chef besprochen. Sie betrafen hauptsächlich Ausrüstung und Verpflegung. Hauptmann O. half wieder aus wie schon einmal im Lager II im Schneesturm. Zwar nicht mit Verpflegung, jedoch mit provisorischen englischen Schlafsäcken und Reepschnüren.
Als ich von Hellemobotn zu meinen Leuten auf die Höhe zurückkehrte, war alles noch wach. Einige Übereifrige baten, unbedingt mitgenommen zu werden.

Die Reichskriegsflagge weht nach dem Siege über ganz Norwegen!



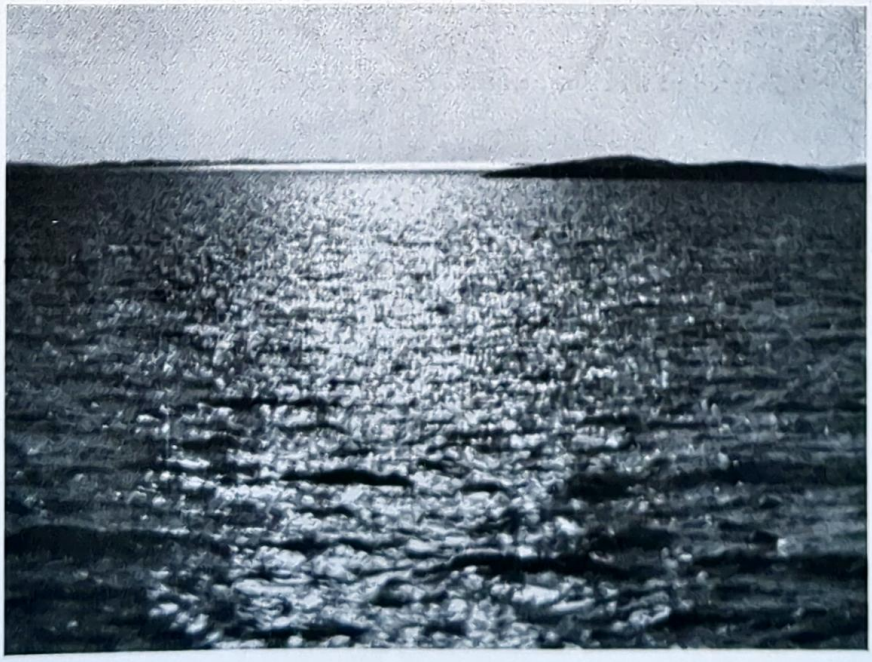


General Dietl mit Generaloberst von Falkenhorst und Generalleutnant Feurstein bei der Eröffnung der Strecke Mosjoen.

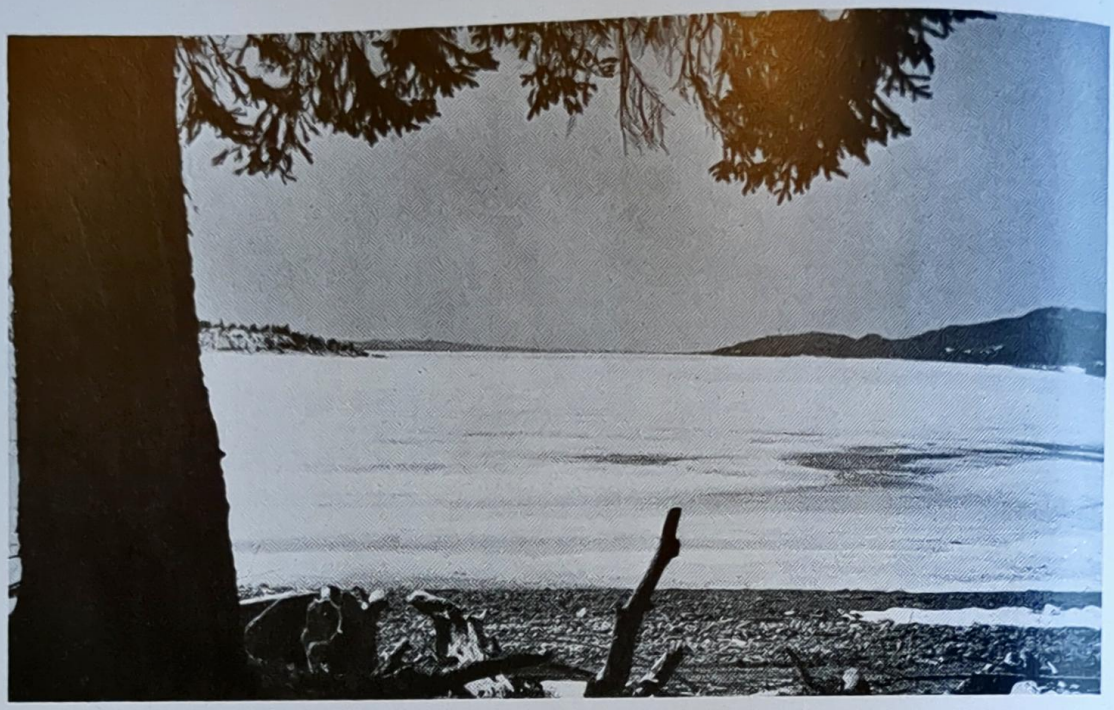
Generaloberst von Falkenhorst schreitet die Front ab.

. . . Land der Mitternachtssonne.

Berge und Wasser.



Heimat der Wikinger.

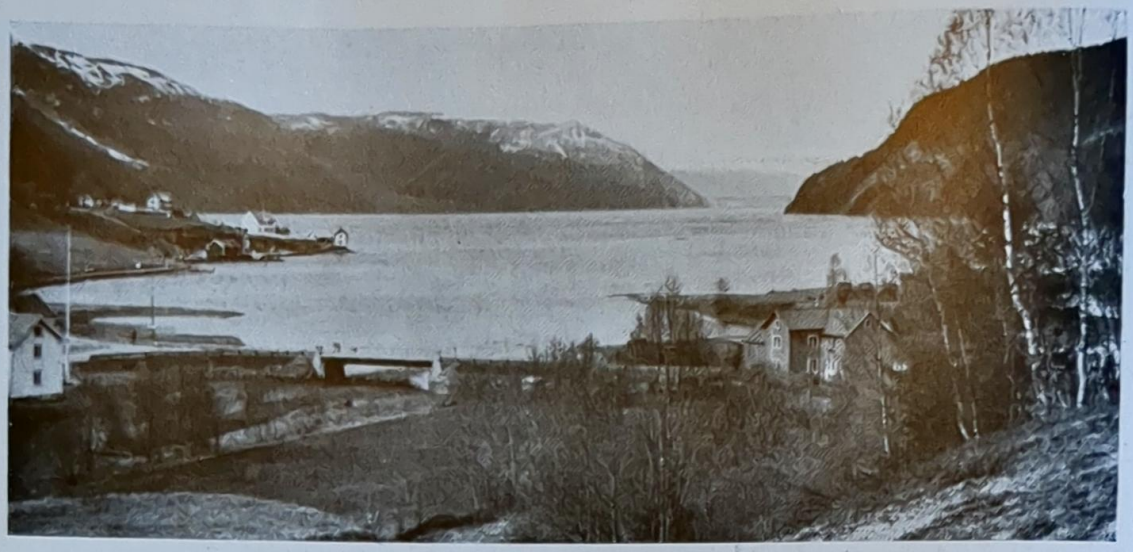


Fjord im Winter.

Zwanzig Freiwillige waren bald vorhanden und noch mehr. Doch konnte ich nicht alle mitnehmen.
Traurige und freudige Gesichter gab es.
Vor allem galt es, jetzt die notwendige Verpflegung für sieben Tage und Ausrüstung für uns „Narvikmänner" herbeizuschaffen.
Besonders das Schuhwerk mußte erneuert werden.
Die Leute, die zurückblieben, gaben ihre besten Sachen ab, und in Kürze war die Bekleidungs- und Schuhfrage gelöst.
Noch eine zweite Aufgabe hatten die Kameraden.
Sie mußten aus Lager II am Livsejavren, bei dem unsere braven Flieger viele Tausend Portionen Lebensmittel abgeworfen hatten, die notwendige Verpflegung herbeischaffen.
In überraschend kurzer Zeit wurde diese Aufgabe durchgeführt.

Kaum war die Verpflegung empfangen, der Rucksack sorgfältig gepackt, wurde mir schon der Spähtrupp abmarschbereit gemeldet.
16.00 Uhr war es, als wir loszogen.
Das Wetter war herrlich, ein gutes Zeichen. Die Sonne stand im Rücken, es war eine Lust zum Steigen.
Schneelawinen gingen zu beiden Seiten des Weges ab, doch keine gefährdete uns.
Der Weg führte am Lager II b vorbei, wo wir während der letzten Tage im Schneesturm Wache hielten.
Doch die Kälte von damals war vergessen, denn heute schien die warme Sonne.
Unangenehm war es, daß sich ein Kamerad den Knöchel verletzte; er konnte nicht weiter. Wer sollte bei ihm zurückbleiben? Zwei Sanitäter warfen ein Geldstück als Los. Schnell war entschieden.

Abendstimmung am Dovre-Tal.

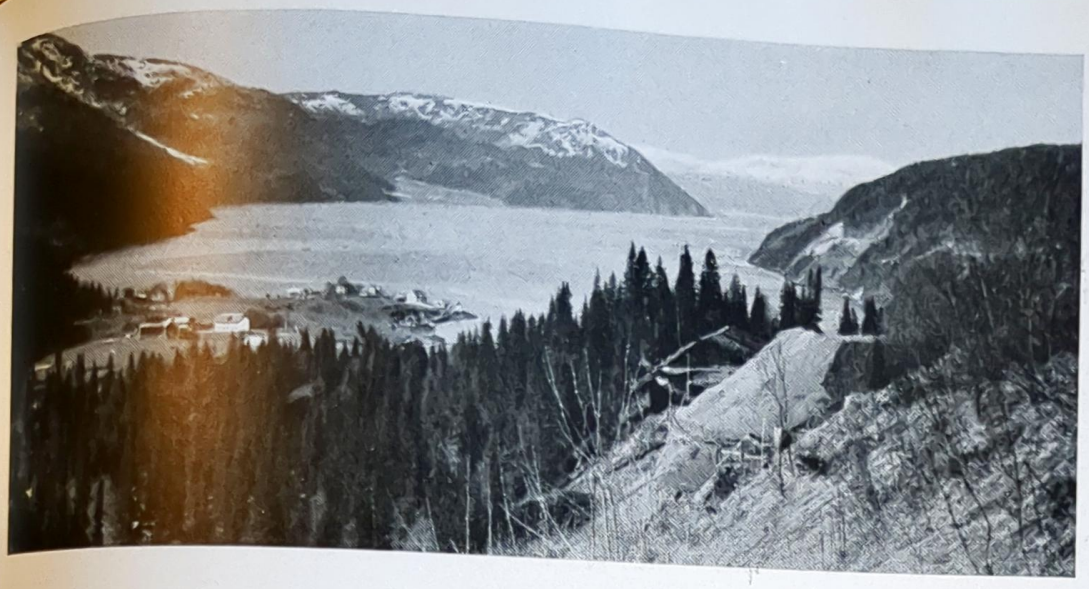


Mittelnorwegen . .

Weiter ging es über ein Felsplateau, das einer Mondlandschaft ähnelte; kein Busch, kein Strauch, kein Moos, nur Fels und Schnee.
Wir aber kannten nur eine Parole „Weiter nach Narvik!“
Trotz der „Nacht“ leuchteten die Gipfel und Firne.
Alles war in Blutrot getaucht.
Punkt 24.00 Uhr kamen wir aus dem Schatten auf die Kammhöhe.
Die Pracht der Mitternachtssonne durften wir alle zum ersten Male erleben. Wir schwiegen und schwelgten in dem herrlichen Anblick.
Lofoten und Meer, Fjorde und steile Abstürze, Gletscher und Felstürme und ein weiter Blick ins Schwedische ließen uns alle Mühe vergessen.
Weiter ging es nach Norden: „Uns geht die Sonne nicht unter.“
Der Eissee Kadnejavre wurde an der engsten Stelle überschritten. Auch die noch trockenen

---

. . . der freundlichere Teil dieses Landes.



Blick auf Elsfjorden und den Elsfjord.

Schuhe fingen an, nicht mehr dicht zu halten, denn zwischen Eisdecke und Schnee standen 20—30 cm Wasser.

Ganz nahe kamen wir an die schwedische Grenze.

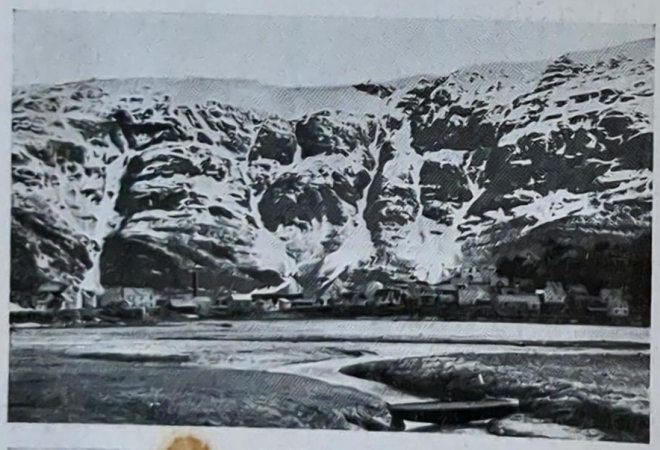
Als wir etwa sechs Kilometer südlich des Lagers III einen schönen Rastplatz fanden, wurde große Rast gemacht. Jeder suchte einen windstillen Platz und bald schlief einer nach dem anderen.

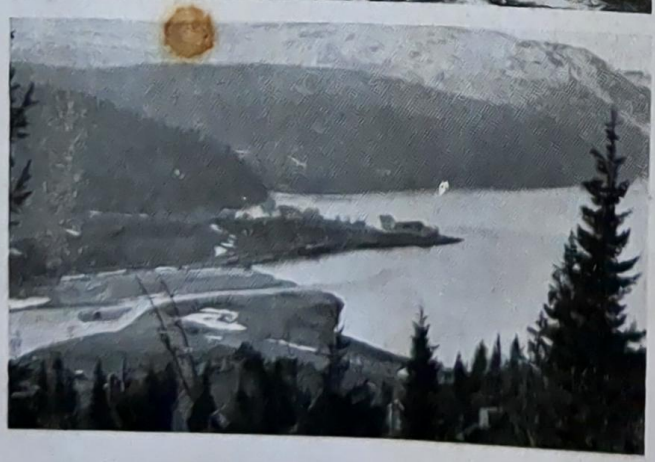
Um die Mittagszeit war es so heiß, daß wir uns in den Schatten legen mußten, um noch schlafen zu können.

Hunger, gar groß, ließ uns erwachen. Warme und kalte Speisen stillten ihn. Jeder wußte, daß die kommende Marschstrecke die längste werden wird. Sie führte über den Giccekokka-Gletscher. Bis dorthin hatten wir vom Rastplatz noch sieben Kilometer zu marschieren, die wir in zwei bis drei Stunden zurücklegen wollten.

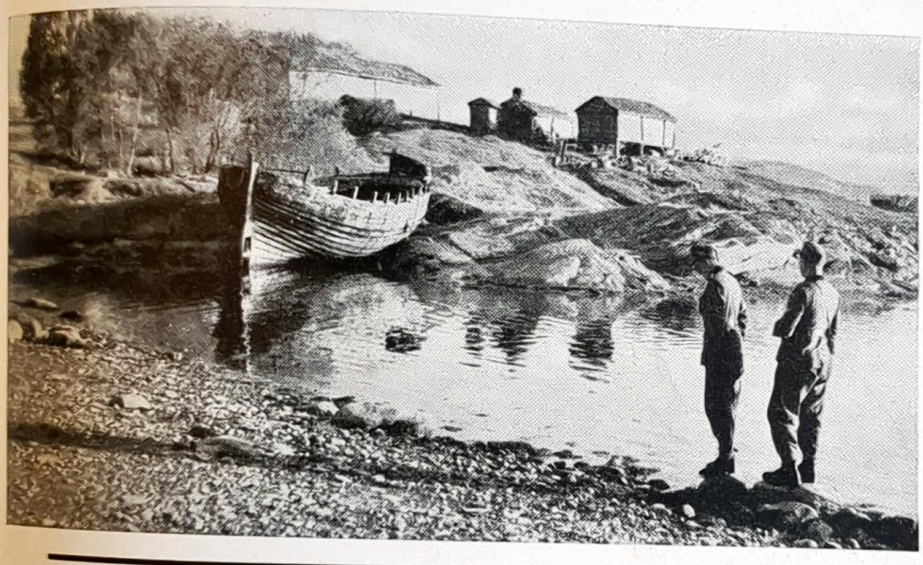
Turiststation inmitten von Norwegens unendlichen Bergen.

Doch bitter war die Enttäuschung.
Das Gelände, wieder eine Mondlandschaft, war furchtbar zerrissen. Ein Wasserarm, leicht mit Schnee zugedeckt, ging in den anderen über.
Viele kleine Schneebrücken wurden überquert. Langsam und vorsichtig, oft auf allen Vieren, krochen wir darüber.
Volle fünf Stunden benötigten wir für diese kurze Strecke.
Einen kurzen Verschnaufer gab es vor dem Anstieg auf den Gletscher, der zum größten Teil zugeschneit war.
Eine windabgewehte Stelle zeigte uns seine Wildheit.
Unter Führung der drei erfahrensten Gletschergeher als Spitzengruppe ging es in flottem Tempo bis zum anderen Vormittag weiter.
Müder wurden unsere Schritte. Die Spurenden keuchten schwer. In immer kürzeren Ab-





Bei Mosjöen.



Es ist Abend geworden . . .

ständen mußten sie abgelöst werden, bis endlich ein geeigneter Rastplatz gefunden war. Wir spürten wieder Meeresluft und lagerten knapp vor der 600 Meter senkrecht abstürzenden Wand zum Tysfjord.

Bald hörte ich nur noch das „Sägen" meiner Leute. Ich selbst stimmte mit ein.

Etwa 17.00 Uhr war es, als mich plötzlich ein Flieger aus dem Schlafe weckte.

„Ein Fieseler-Storch" riefen einige.

Wir konnten sehen, wie er über den Gletscher unserer Spur folgte.

Schnell waren Fliegertücher ausgelegt und mit Kleidungsstücken gaben wir durch Winken unserer Freude Ausdruck.

Einige meiner Leute erkannten im Flugzeug unseren Regimentskommandeur und den Ia der Division, Major i. G. Z.

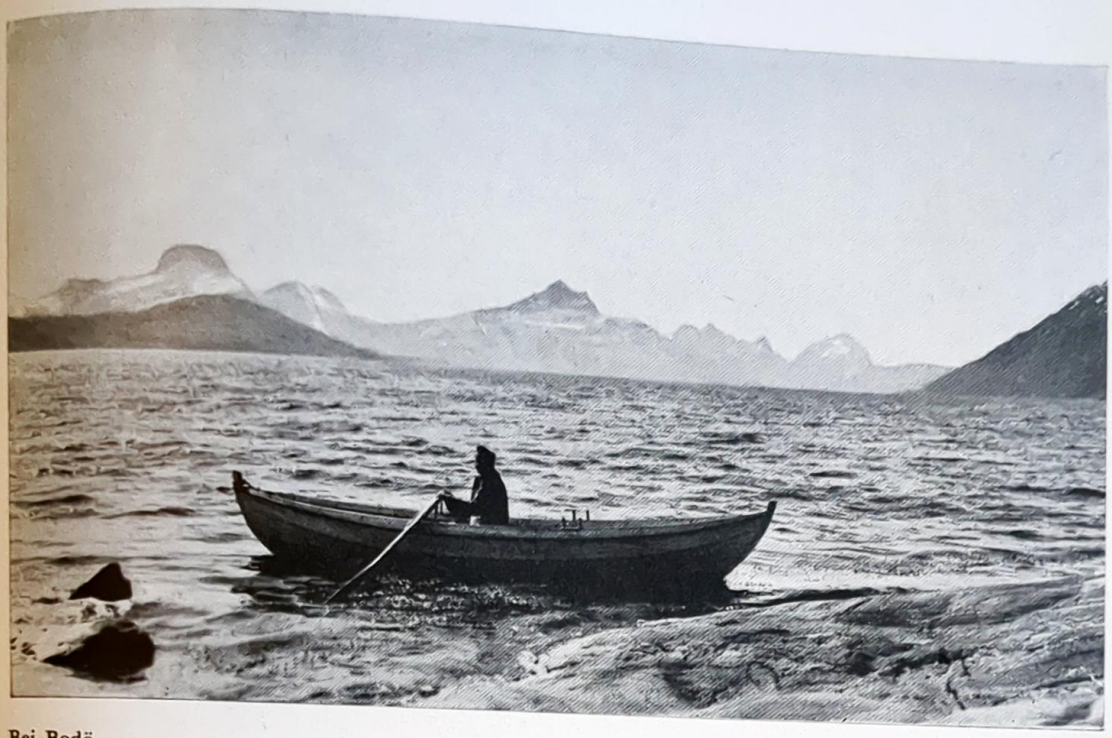
War dies eine Freude!

Noch größer wurde sie, als plötzlich ein Sack abgeworfen wurde, der neben den Grüßen und der Mahnung „Nicht luck lassen“ Feigen und Schokolade enthielt. Sogleich wurde alles aufgeteilt, und jeder naschte und aß, soviel er konnte. Die Stimmung war ganz groß, und flott ging es dem Lager III c entgegen.

Der Weg führte uns in östlicher Richtung dem Austerdal entlang über den zugefrorenen Baugevattn.

Wieder gab es ein Schneestampfen mit Wasser als Beigabe, doch wir ließen nicht locker. Groß war das Erstaunen, als wir Spuren bemerkten, die von links kamen. Von weitem war es das Bild von Bärenspuren. Erst in der Nähe erkannten wir sie als menschliche, was wir in dieser Schneewüste für unmöglich hielten. Es konnten zwar auch Spuren nach Schweden geflüchteter Norweger sein. Doch weggeworfenes Papier und später festgestellte Schuhabdrücke ließen erkennen, daß vor uns deutsche Soldaten sein mußten.

Klippfische — ein wichtiger Exportartikel Norwegens.



Bei Bodö.

Sollten andere Kameraden der Südgruppe vor uns auf dem Landwege als erste in Narvik ankommen?

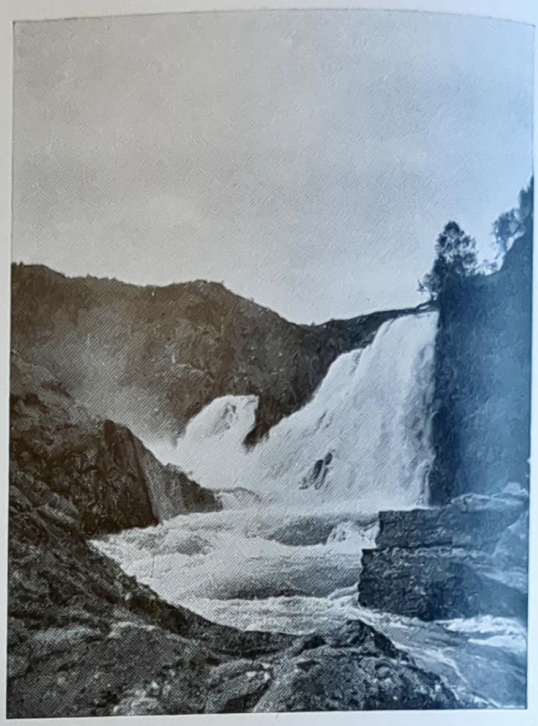
Diese Ungewißheit war scheußlich. Die Stimmung sank auf ein Minimum.

Erst eine Meldung, die uns im vorgesehenen Lager III c erwartete, gab die Erklärung: Hauptmann B. war uns nach Hellemobotn gefolgt und von dort bis in den Tysfjord gerudert, in der Annahme, uns zu erreichen.

Da er uns nicht gefunden hatte, marschierte er nun bis an den Skoymenfjord und versuchte, auf dem Wasserwege nach Narvik zu kommen.

Knurrend und mißmutig wurde der Marsch fortgesetzt. Schönheiten der Bergwelt am Forsvattn änderten aber bald die Stimmung.

Wieder waren wir an der schwedischen Grenze. Allzu gern hätten wir unsere Füße auf dieses Gebiet gesetzt, nur um zu sagen: „In Schweden waren wir auch."



Wasserfälle, die „weiße Kohle“ Norwegens.

Am Forsvattn schien es tatsächlich keine Furt zu geben. Über das halbgetaute Eis konnten wir nicht mehr, und rechts war schwedisches Hoheitsgebiet.
Mit einigen Männern suchte ich eine Übergangsstelle zu finden. Um dabei unsere Kleidung nicht ganz zu durchnässen, mußten wir sie eben ausziehen. Elend froren wir in dem Eiswasser.
Nach drei Stunden hatten wir endlich eine passende Übergangsstelle.
In der Zwischenzeit bekamen wir einen sehr lieben Besuch. Drei Ju 52 ließen Konserven, Milch, Feigen, Schokolade, Wurst und Brot wohlverpackt vom Himmel fallen. Nichts schien uns begehrenswerter. Mit vollgepacktem Rucksack und ausgezogenen Schuhen und Hosen gingen wir durch den Forsvattn. Zwei Männer wären dabei beinahe ertrunken, wenn nicht im letzten Augenblick die rettende Hand eines Kameraden eingegriffen hätte.
Nach dem Übergang schliefen wir und ließen in der Sonne unsere Sachen trocknen.

Spät abends erwachten wir erst. Schnell ließ ich fertig machen, und mit äußerster Kraft gingen wir die letzte Wegstrecke an, noch einmal mußten Schuhe und Hosen ausgezogen werden, um eine Schmelzwasserrinne zu überqueren.
Eine Höhe von ca. 1000 Metern wurde noch bezwungen, dann standen wir vor unserm Ziel. Der wohl ergreifendste Augenblick in unserem Leben ließ uns für kurze Zeit verstummen. Der Abstieg begann. Herrliches, saftiges Grün, Felder und Häuser trieben uns schnell ins Tal. Am 13. 6. 1940 um 13.00 Uhr stießen wir in Fyellbu auf eine Seitensicherung der Gruppe Narvik.
Damit war die Verbindung zwischen Gruppe Nord und Süd hergestellt.
Ungeteilte Freude auf beiden Seiten. Einige Bekannte stürmten auf mich zu. Sogleich tauschten wir unsere Erlebnisse aus und verloren uns bald in der gemeinsamen Erinnerung. Schmerzlich traf mich in diesem Augenblick die Nachricht vom Tode zweier Kameraden.

„Stockfische“ am Trockengalgen.

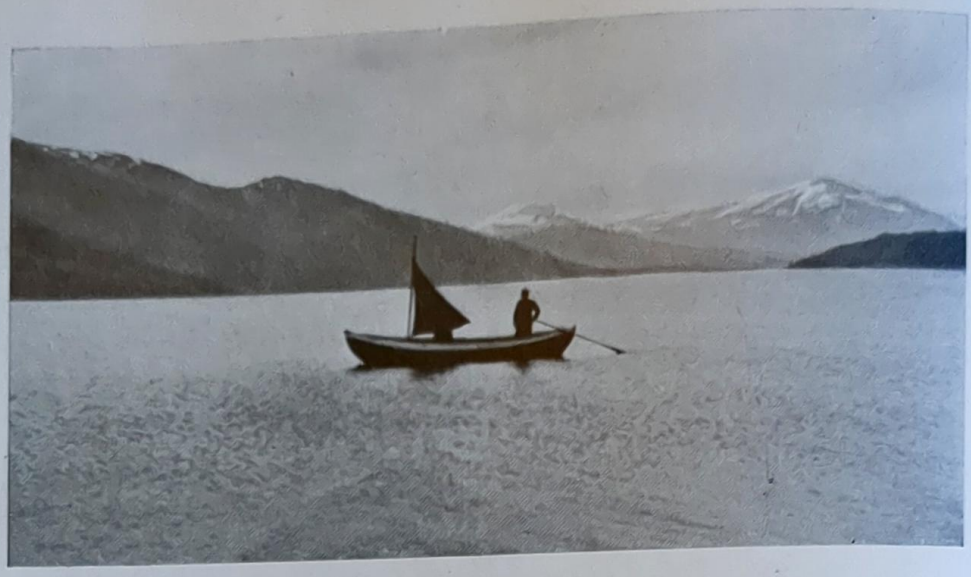
Ich meldete den Spähtrupp dem Herrn General Dietl, der eine Mordsfreude hatte. Jeden meiner Männer fragte der Herr General nach Name und Geburtsort. Alle Alpengaue waren vertreten.
Als sich sogar ein Essener meldete, meinte Herr General Dietl: „Nur koa Schema."
Herr General F., der in Narvik weilte, sprach uns seine Anerkennung aus und verlieh allen Angehörigen des Spähtrupps im Namen des Führers das E. K. II.
PK.-Männer hielten den historischen Augenblick der Herstellung der Verbindung zwischen der wochenlang gigantisch kämpfenden Gruppe Narvik und der trotz ungeheuerster Schwierigkeiten über Schnee und Eis, über Fjorde und Gletscher zum Entsatz heraneilende Gruppe F. fest.
Ein Marsch war gelungen, der in dieser Weise mehr einer Expedition glich, aber in der Soldatengeschichte fast keinen Vergleich findet.

Die ewige Symphonie: Berge und Wasser.

Eine Mondlandschaft? — Strand bei Ebbe.

„Windstärke 8!“

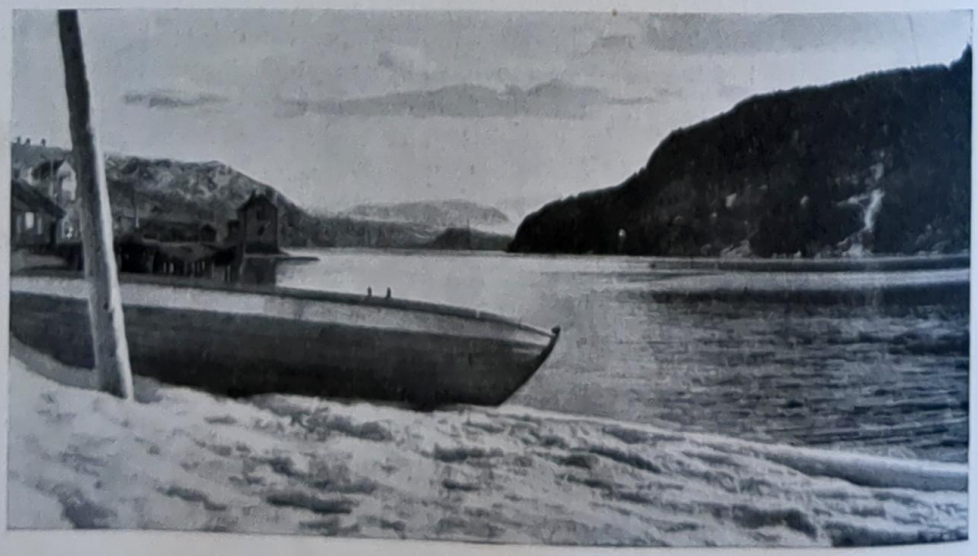
Es ist 21.00 Uhr. Soeben legte ein Fischkutter am Ende des Hellemobotnfjordes an.
Als erste bestiegen „wir von den Nachrichten“ den Kutter, um sofort einen halbwegs günstigen Aufbauplatz für das Funkgerät zu erkunden. So bauten wir auch gleich in einer kleinen Kabine hinter der Steuermannskajüte auf; die Antenne schwebte lustig zwischen den zwei Segelstangen des Bootes.
Inzwischen hatte auch die Kompanie ihre Geräte, die Fallschirme vom Lager II und die restliche Verpflegung im Rumpfe des Bootes verstaut.
Um 21.30 Uhr wurde mit lautem Gerassel der Anker gelichtet. Mit langsamer Fahrt schob sich das Boot den Fjord entlang, Richtung Kjöpsvik-Tysfjord.

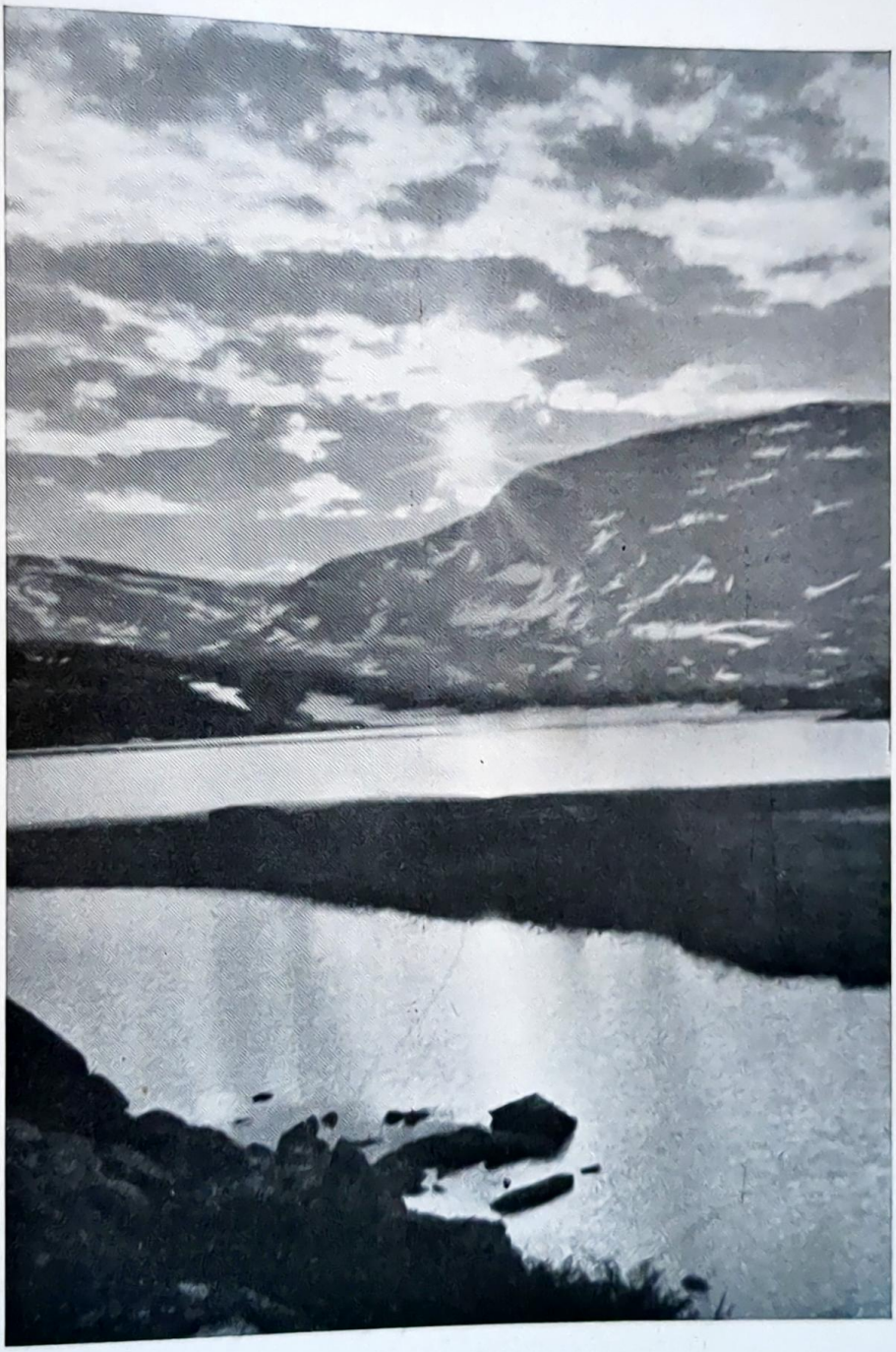


In tiefstem Frieden . . .

Noch ein letztes Mal sahen wir nach den paar Holzhütten von Hellemobotn, die uns über sieben Tage hindurch beherbergt hatten.
Nicht lange verweilten wir bei solchen Gedanken, denn es ging ja vorwärts. Neue, unbekannte Gegenden sollten unsere Blicke fesseln. Nach ungefähr einstündiger Fahrt wurde noch einmal angelegt, um einen als Fjordschutz aufgestellten vorgeschobenen Posten aufzunehmen. Und wieder ging es weiter. Die Blicke der dienstfreien Mannschaften des Trupps tasteten sich der Küste entlang und suchten nach Ähnlichkeiten in der Felsbildung mit der unserer schönen Heimat.
Steile, zum Fjord abfallende Felswände und grünende Matten, auf denen einige Lappenhütten standen, waren die einzige Abwechslung während unserer Fahrt. Die Kameraden, die dienstfrei hatten, ließen sich trotz des leichten Regens nicht vom Deck treiben. Zwei Mann versahen ständig den Dienst am Funkgerät.

. . . liegen die Fjorde in der Landschaft.





Föhnstimmung
löst den
Temperatursturz aus.

Mosjöen.

Es war wohl das erste Mal, daß eine Gebirgsfunkstelle ihre „Stellung“ auf einem Fischkutter gefunden hatte, und jeder einzelne war im geheimen ein wenig stolz, dies seltene, wenn auch noch so kleine Erlebnis mitmachen zu dürfen.

Es war schon Mitternacht vorbei, als wir am Landesteg von Tysfjord anlegten. Trotz der späten Stunde hatten sich einige Norweger eingefunden, die noch nie so viel „Tyske Soldater“ gesehen hatten.

Die Funkstelle wurde in der Nähe des Hafens eingewiesen, und sofort begann der Umbau des Gerätes vom Boot in die neue Unterkunft, denn wir mußten ja auf Dauerempfang sein, um ständig die Kompanie mit dem Bataillon verbunden zu halten.

Wir blieben den ganzen Tag in Tysfjord und brachten dabei unsere „Sachen“ halbwegs wieder in Ordnung. Am Abend hatten wir den schon selten gewordenen Genuß, wieder einmal nach langer Zeit ein Lokal zu betreten, das sich „Café“ nannte. Leider gab es nicht

Der Hellemofjord.

Der Elsfjord.

das ersehnte Bier, auf welches wir uns schon lange freuten.

Am Abend kam für den Funktrupp der Befehl: „Morgen 5.00 Uhr Abfahrt. Eine Viertelstunde vor Abfahrt muß Funkverbindung vom Boot aus mit dem Bataillon gewährleistet sein!“ —

Nach dem Appell erklangen noch aus vollen Soldatenkehlen einige stramme Lieder, und dann ging es in die „Kiste“, die aus dem Fußboden, einer Zeltbahn, einer Decke und einem Schlafsacküberzug bestand. Aber der Mensch gewöhnt sich an alles, vor allem der Soldat! Und so schlief die dienstfreie Mannschaft auch bald den Schlaf des Gerechten.

Von 4.15 Uhr ab herrschte am Boot schon emsiges Treiben. Um 10 Minuten vor 5 Uhr erschien der Kompaniechef. Ich meldete ihm: „Funktrupp Unteroffizier P. . . . Funkstelle aufgebaut; Verbindung um 20 vor 5 Uhr mit Fauske wieder aufgenommen!“

Punkt 5.00 Uhr wurde der Anker gelichtet und der Kutter fuhr mit Volldampf hinaus in die

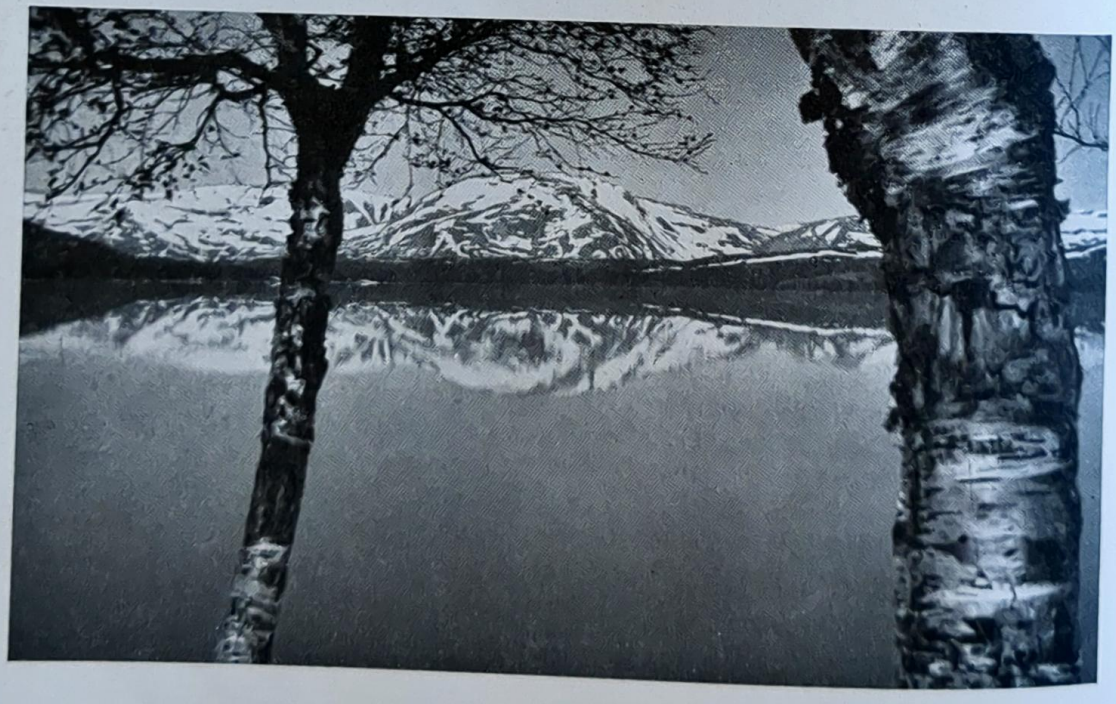
Bucht. Unser Dreißig-Tonnen-Boot schaukelte wie eine Wiege auf den Wellen, die ein ziemlich heftiger Wind vom Westfjord hereintrieb. Regenschauer um Regenschauer prasselte auf das Boot nieder.

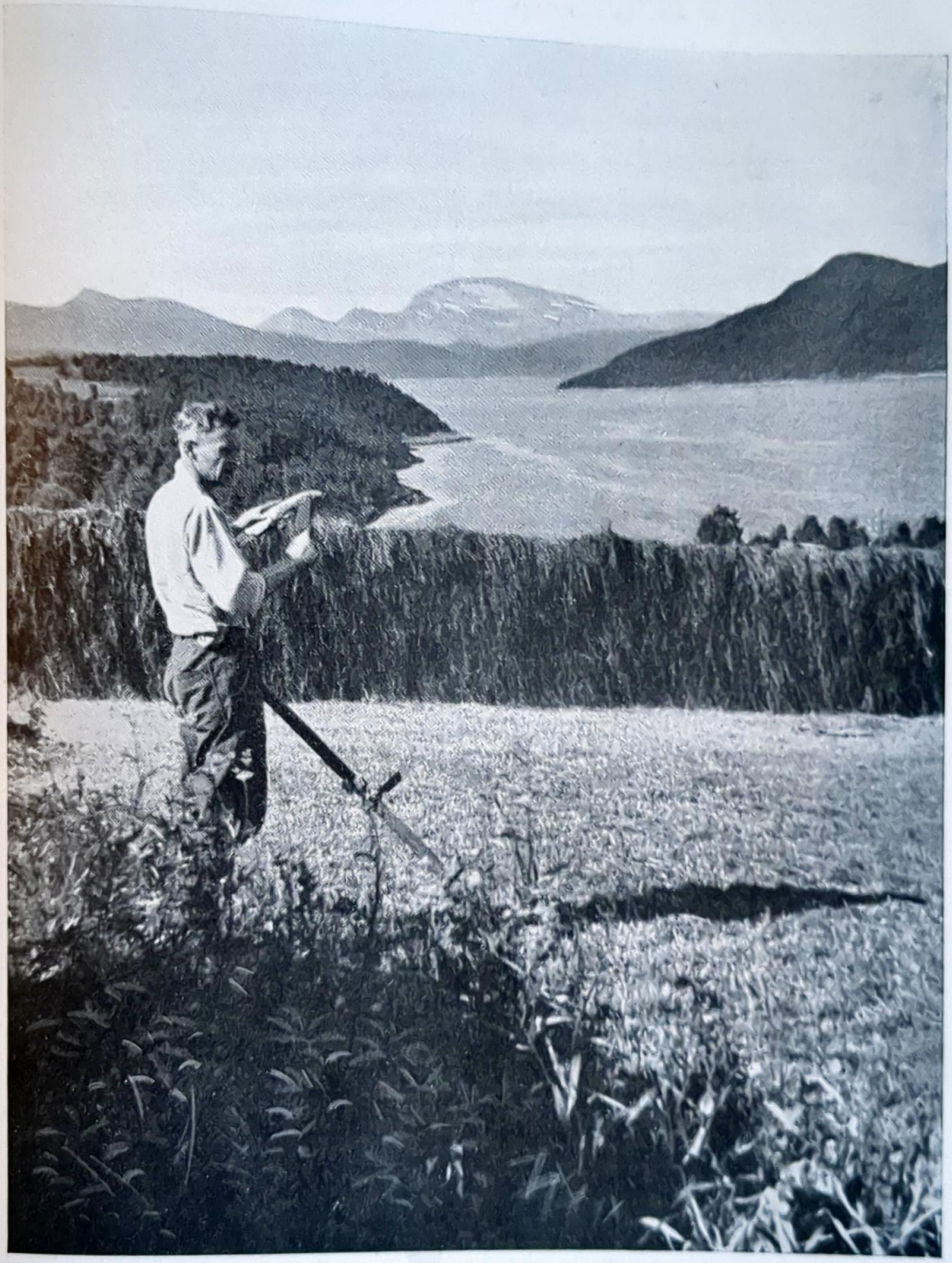
Immer stärker fegte der Wind über die Fluten, immer höher gingen die mit weißem Schaum gekrönten Wellen. Der Seegang wurde schwerer und das Boot schaukelte immer mehr. Wir empfanden es jetzt noch als einen riesigen Spaß, mit unserem Körper die Bewegungen des Kutters mitzumachen. Wir waren ja noch nicht auf offener See. Aber es sollte noch anders kommen!

Was wußten wir, wie es bei solchem Wetter auf offener See aussieht? Nur eines wußten wir, nämlich was unser norwegischer Kapitän mit seinen paar Brocken deutsch sagte, und was auch schon bei der Abfahrt in den Äther gefunkt worden war: „Sturm im Westfjord!“

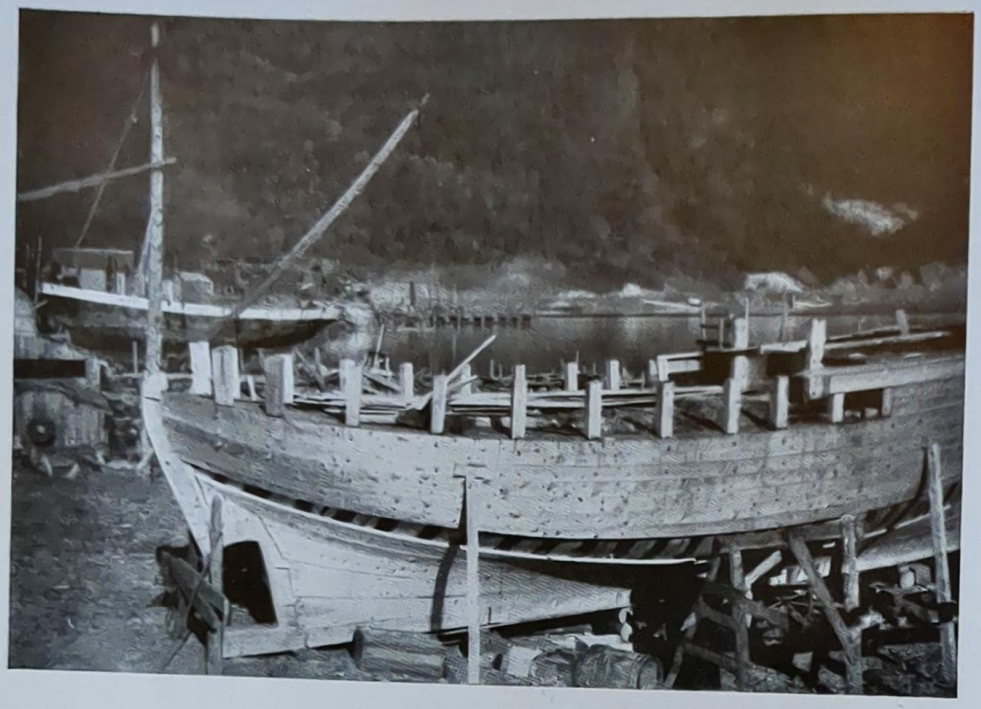
Noch machte den Leuten das Arbeiten am Gerät keine Schwierigkeit. Wir hatten bis jetzt

Landschaft — an japanische Motive erinnernd . . .





. . . oder heimatgleich unserer deutschen Alpenwelt.



Schiffbau wie vor tausend Jahren.

auch noch nichts anderes zu tun, als auf Empfang zu bleiben. Unser Spruch bei der Abfahrt hieß ja: „Fahren von Tysfjord ab. Sturm im Westfjord. Legen deshalb in Korsnes an!“ Unsere Fahrt ging ständig nahe dem Ufer entlang. Fels und grüne, bewaldete Hänge wechselten gegenseitig im Landschaftsbild. So kamen wir um ca. 11.00 Uhr nach ganz lustiger Sturmfahrt in Korsnes an. Vom Kompaniechef wurde bekannt gegeben: „Vorläufig drei Stunden Aufenthalt wegen starken Sturms.“

Eine Gruppe von zehn Mann begab sich sofort in die Ortschaft, um einigen Kameraden, die auf See und im Kampf um Narvik ihr Leben für Führer und Volk gaben, die letzte Ehre zu erweisen.

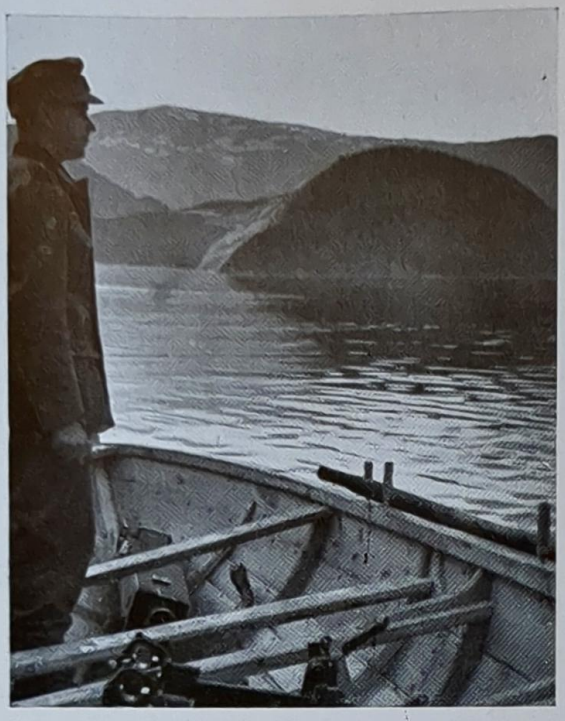
Es war schon 15.00 Uhr vorbei. Der Wind peitschte immer noch mit gleicher Heftigkeit die Wogen des Meeres. Ein weiteres Warten war aussichtslos. So entschloß sich nach langem Zureden unser Kapitän, das Schifflein in die offene See hinauszusteuern.

Jetzt sollte unsere Arbeit kommen. Das Schiff mit seiner Besatzung war sich selbst überlassen. Die Verbindung durfte unter keinen Umständen „abreißen“. Wir wußten ja nicht, was alles kommen würde.

So waren nun die zwei Mann an der Funkstelle genau so auf Posten wie die zwei Männer am Fliegerabwehr-Maschinengewehr, oder der Mann am Heck, der als „Minenbeobachter“ eingeteilt war.

Es dauerte auch nicht lange, und wir bekamen zu spüren, was es heißt, mit einem Dreißig-Tonnen-Boot bei Windstärke 8 auf offener See zu schwimmen. Woge um Woge kam heran-gerollt. Der Bug verschwand mal völlig im Wasser, um im nächsten Augenblick wieder in seiner ganzen Größe meterhoch in der Luft zu hängen. Seitliche Brecher brachten das Boot oft in eine sehr bedenkliche Neigung, aber trotz Wind und Wetter stampfte es ruhig vor-wärts.

Eine einzige Straße nordwärts.



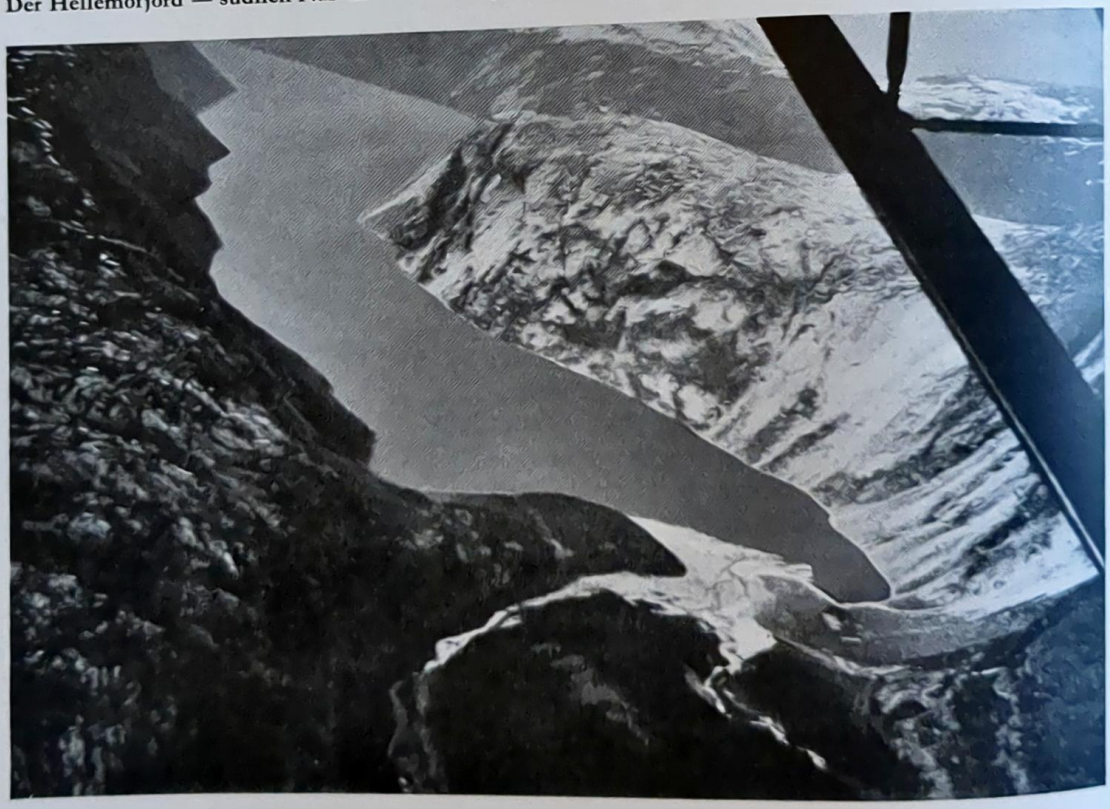
Ewig schweift der Blick nach dieser Bergwelt.

Für uns alle war dies der erste schwere Seegang, der uns „den Magen verstauchte“. Aber der Dienstbetrieb blieb aufrechterhalten.
Um 16.00 Uhr ging die erste Positionsmeldung ab: „Kompanie W. . . . 16.00 Uhr 68°13 Min. nördlicher Breite und 5° östlicher Länge. Wetter sehr stürmisch!“
Um einen Spruch zu verschlüsseln, wurde fast die dreifache Zeit benötigt, denn kaum war der richtige Buchstabe gefunden, war er schon wieder vor den Augen verschwunden. Das Boot schaukelte derart, daß Schreibpapier und Buchstaben vor den Augen tanzten.
Bei der ersten Meldung ging es noch. Es wurde noch keiner gezwungen, seinen Platz mit dem Freien zu vertauschen. Anstatt nachzulassen, wurde der Wind immer stärker. Heulend stürzte er sich aufs Boot und zerriß sich in singenden Tönen an den Stahltrossen der Maste. Brecher um Brecher ergoß sich, bis über die Kommandobrücke, über das Boot. Schon konnte man die ersten sehen, die der Seekrankheit zum Opfer fielen.

Dort, wo der Baum um seinen Bestand ringt, nur Krüppelsträucher und Moose den Boden decken, beginnt die Heimat der Lappen.

So mancher lachte noch über den anderen, um im nächsten Moment Schulter an Schulter mit ihm „Fische zu füttern“. Mein Kamerad saß noch vor wenigen Minuten beim Gerät, um es vor dem Umstürzen bei dieser Schaukelei zu schützen, aber jetzt hält er sich auch schon an der Reling fest, um auch seinerseits dem Meere seinen Tribut zu zollen.
Trotz Sturm und Regen verließ er nicht wieder diesen selbstgewählten Platz, auch dann nicht, als einer von der Kommandobrücke aus wegen Zeitmangel den Weg verfehlte und seine „Gabe“ statt ins Meer auf seinen Kopf schickte.
Auf die Frage: „Wie gehts?“ kam nur die Antwort auf echt wienerisch: „Die Apparate funktionieren nimmer!“ Uns blieb nichts als ein Lachen übrig, denn wir wußten wohl, was für „Apparate“ gemeint waren.
Auch ich durfte nicht allzu lange lachen, denn kurz darauf leistete ich den Kameraden an der Reling Gesellschaft.

Der Hellemofjord — südlich Narvik — vom Flugzeug aus gesehen.



Norwegens ewige Melodie: Berge und Wasser.

Ging man mal wieder in die „Schlüßlerkabine", war man nicht lange unten. Ich wollte mich gerade vom Schlüsseln einer weiteren Standortmeldung überzeugen. Aber es war nichts zu machen. Kaum war ich unten, da mußte ich schon mit einem „Schlüßler", der vorhin noch: „Dora Siegfried . . ., Emil . . . Marie . . ., Heinz Quelle . . ." diktierte, dann Bleistift und Papier wegwarf und mit den Worten: „Platz, ich habs eilig!" davonlief, die frische Luft aufsuchen.

Dem Melder passierte dasselbe. Er kam in die schwankende Kabine und meldete: „Spruch! Kompanie befindet sich um 21.30 Uhr 67°55 Min. nördlicher Breite und 4°23 Min. östlicher Länge. Sehr hoher Seegang!" Er blieb nicht lange, er sagte nur: „Ich glaube, ich gehe!" Wir wußten warum und wohin.

So ging es im gleichen Tempo bis 4.00 Uhr früh: Windstärke 7 bis 8, Regen, Wellenbrecher. Ein auf den Wogen wie ein Spielball tanzendes Boot und eine seekranke Besatzung.

Dann kamen wir endlich nach einer Fahrt von 24 Stunden in die Nähe von Bodö. Der letzte Spruch: „Wir kommen um ca. 5.00 Uhr nach Bodö!“ wurde von uns ausgesandt. Der Wellengang wurde etwas ruhiger, denn eine vorgelagerte Insel fing den Sturm vom Meere ab.
Um 5.00 Uhr legte unser Boot am Landungssteg an. Wir bauten die Funkstelle wieder ab und machten uns abmarschbereit.
Nach der Abmeldung beim Kompaniechef verließen wir die Kompanie, deren „Gäste“ wir neun Tage hindurch gewesen waren. Wir marschierten, wenn auch noch auf schwachen Beinen, durch das zerstörte Bodö. An dessen Ausgang erwartete uns ein LKW. Nach 65 Kilometer Fahrt trafen wir wohlbehalten bei unserer „Mutter Kompanie“ ein.

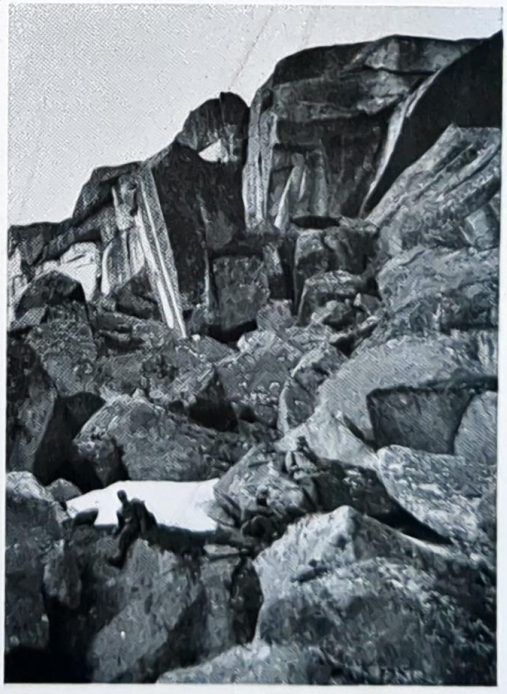
. . . langsam erwacht wieder das normale Leben.

1940: Sommersonnenwende in Narvik.

Über dem Rombakenfjord liegt tiefe Stille.
Malerisch spiegeln sich die den Fjord umschließenden Höhen in der ruhigen See.
Die Uhr zeigt 10.00 Uhr abends. Über die Talsohle hat sich ein leichter Schatten gebreitet, während die Hänge und Gipfel hell im Sonnengold erglänzen.
Wo sich der Fjord dem offenen Meere zu verbreitert, liegt, angeschmiegt an eine sanft ansteigende Landzunge, Narvik.
Auf einer Höhe nördlich des kleinen Ortes Oijord, von wo aus wir einen wundervollen Rundblick genießen, sind wir zur Sonnwendfeier angetreten.
Gebirgsjäger eines Gebirgsjäger-Regiments, die wir hier vor einem Monat mit dem Fallschirm abgesprungen sind, um unseren hart bedrängten Kameraden Hilfe zu bringen.

Bei Bodö.

Dies war ein Stück unseres Weges nach Narvik.



So mancher, der damals mit heller Begeisterung und voller Zuversicht mit uns nach Norden geflogen ist, fehlt in unseren Reihen.
Front hinüber zu den Hängen, wo vor Wochen erbittert gekämpft wurde, stehen wir in weihevoller Stimmung um den Holzstoß versammelt.
Mit dem Liede „Flamme empor!“ wird das Feuer angezündet.
In einer kurzen Ansprache würdigt unser Unterarzt die Bedeutung und Symbolik dieser erhebenden Feier.
Die nun folgenden Worte unseres Kompanieführers gelten vor allem dem Gedenken unserer gefallenen Kameraden, besonders unserem hochverehrten und beliebten Kompaniechef, Oberleutnant Sch. Bei ihm weile ich in meinen Gedanken, als nun das Lied „Ich hatt' einen Kameraden“ ernst und ergreifend erklingt.
Wir waren zusammen eingerückt und hatten als Jäger einige Monate bei der gleichen

Geschnitzte Pfähle an der Straße.

Das Land Peer Gynt's.

Kompanie gedient. Als ich bei Kriegsbeginn wieder zu den Waffen gerufen wurde, sahen wir uns im Westen wieder.

Wie nun in Südnorwegen während unseres Vormarsches die Freiwilligenkompanie für Narvik zusammengestellt wurde, erfüllte es mich mit großer Freude, als ich erfuhr, daß Oberleutnant Sch. Führer dieser Kompanie sei.

In derselben Maschine flogen wir, erfüllt von dem gleichen Ziel, gegen Norden.

Lebendig erstehen vor meinen Augen die Kämpfe an jenem denkwürdigen 28. Mai.

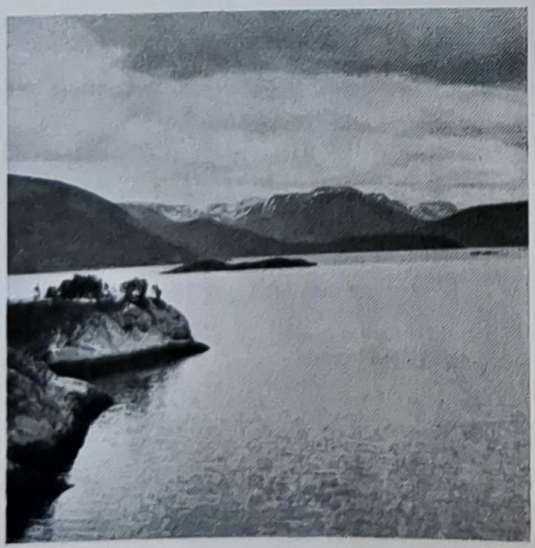
Seinen Untergebenen stets selbst das beste Vorbild, stürmte er allen voraus, furchtlos dem angreifenden Feind entgegen.

Es sind französische Fremdenlegionäre, Polen, Vertreter verschiedener Nationen.

Nur Engländer sieht man keine. Sie haben es auch hier vorgezogen, die anderen für sich bluten zu lassen.

Noch nicht lange währt der Kampf, da erhält unser Oberleutnant einen Halsschuß. Er weiß, es geht mit ihm zu Ende.
Noch im Sterben ruft er mit matter Stimme: „Nur heran, Leute!“
Dann haucht er seine Heldenseele aus.
Mit furchtbarer Erbitterung stürmen die Jäger weiter.
Meine Gedanken kehren zur Gegenwart zurück.
Nach dem Totengedenken singen wir die Nationalhymnen. Wie ein Schwur klingt es hinüber über den Fjord zu den Gräbern der Gefallenen „Deutschland, Deutschland über alles, über alles in der Welt“. Mit einem dreifachen Sieg-Heil auf unseren Führer und unser heißgeliebtes Vaterland wird die Feier beendet. Bis das Feuer zusammengebrannt ist, bleiben wir noch zwanglos beisammen und singen Heimat- und Soldatenlieder. Tief beeindruckt kehren wir in unsere Quartiere zurück.

Melancholie über der Landschaft.



. . . ewige Dämmerung über Bergen und Wasser . . .

Es ist Mitternacht vorbei.
Bevor ich in meine Hütte trete, lasse ich den Blick noch einmal herumschweifen. Man kann sich nicht satt sehen an dieser prachtvollen Landschaft, die von den ewig mit Eis bedeckten Bergen so zauberhaft begrenzt wird und die einen immer wieder an die Heimat erinnert, die ungefähr 3000 Kilometer von hier entfernt liegt.
Dort im stillen Dörfchen, das jetzt wohl im tiefen Schlummer liegt, wacht aber bestimmt noch ein Mensch. Es ist die Mutter. —
Ich sehe sie, wie sie am Schreibtisch sitzend, sorgenvoll das Haupt in die Hände stützt. Aber vielleicht ist doch ein kurzer Brief von mir angekommen, der ihr nach langen Wochen der Ungewißheit sagt, daß ich gesund bin und es mir gut geht.
Mit dem herrlichen Bewußtsein, daß die Lieben in der Heimat an mich denken und auf meine Rückkehr hoffen und sich darauf freuen, suche ich mein Lager auf.

. . . und der Wellenschlag des Meeres an steilen Felsenküsten,
so haftet uns Norwegen in der Erinnerung.

Du Kamerad . . .

Ich lag mit dir am deutschen Rhein, im Westen bei den Reben.
Du sprachst so oft, wie's schön wird sein, wenn wir die Flügel heben,
wenn einmal kommt das große Wort von unsres Führers Munde:
„Du deutsches Westheer, Deutschlands Hort, nun schlägt für dich die Stunde,
tritt an und nimm dein scharfes Schwert und schlage dich in Ehren,
nur Kampf und Sieg den Streiter ehrt, nun wirst du dich bewähren!"

Ich fuhr mit dir hinauf ins Land, dort wo der Nordsee Wellen
sich sturmgepeitscht und stummverwandt zum Skagerrak gesellen.
Die Hand spür ich mit hartem Griff noch in der meinen liegen —
Die See ging hoch, als wir ins Schiff zur Nordlandfahrt gestiegen.
Du winktest lange noch am Steg, bis wir im Dunst verschwanden:
„Viel Glück, gut Fahrt am weiten Weg und mögest sicher landen!"

Die Fahrt war gut, voll Fried das Meer, wie sonst auf Nordlandfahrten.
Du Kamerad kommst morgen her, ich will dich froh erwarten
und will mit dir in Kampf und Not für Deutschlands Ehre streiten —,
um bess'rer Zeiten Morgenrot durch Tag und Nächte schreiten.
Doch du kamst nicht. Der Tag war grau und Nebel lag im Hafen,
was ich auch sucht, umsonst die Schau, du gingst für immer schlafen.

Du liebtest doch der Sonne Schein, der Berge klare Weiten
und wolltest nah dem Lichte sein und immer aufwärts schreiten.
Dich decken schwere Wellen zu, kein Sonn'strahl kann dir scheinen,
im weiten Meer fandst du die Ruh, kein Grab, dich zu beweinen.
So schritt ich ohne dich einher in jenen Frühlingstagen
und half den Kampf für Deutschlands Ehr zum hellsten Lichte tragen.

Norwegen

Tag und Nacht sind geschwunden.
Wir kennen die Zeit nicht mehr.
Wir kennen nur Kampf und Wunden
und das vorwärtsstrebende Heer.

Durch das Land des Nordens ging unser Weg,
über Berge und Fjorde, durch Wald.
Über leuchtende Firne, über schwankenden Steg —
Immer vorwärts ohn' Aufenthalt.

An der Straße die Kreuze stehen,
wo tote Soldaten ruhn.
Wir durften darauf nicht sehen,
Wir mußten die Pflicht nur tun.

Und schenkt einst des Friedens Gabe
die Güte des Herrn dem Land,
dann gehn unsere Blicke zum Grabe,
und wir geben den Toten die Hand.

Die Wälder des Nordens rauschen
über des Kameraden Grab. —
Und wir stehen still und lauschen,
wo einer sein Leben gab.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort 7

Einleitung 8

Mir Jagr vom zwoatn Schub 10

Überfahrt 39

Auf der Fahrt gen Norden 43

Gebirgsjäger im Fallschirmeinsatz 55

Marsch von Oslo nach Drontheim 65

Vormarsch Mosjoen—Elsfjord—Mo 68

Eine Gebirgs-Nachrichten-Abteilung in Norwegen 73

Über Felsen und Fjorde in den Norden 105

Eine NSU. erzählt 122

Englische Flieger greifen an 133

Funker in Norwegen 149

Das Benzinfaß 162

Quer durchs Gebirge: Von Lager I nach Lager II 167

Lager II auf dem Livsejavree 182

„Lager B“ 197

Narvik wartet! Mit einem Spähtrupp von Hellemobotn nach Narvik 198

„Windstärke 8!“ 215

1940: Sommersonnenwende in Narvik 229

Du Kamerad 235

Norwegen 236

Beachten Sie bitte die umstehende Anzeige!

NORWEGEN

zwischen

KRIEG und FRIEDEN

Von Dr. Martin Horn

„Norwegen zwischen Krieg und Frieden" bringt eine gut gelungene Darstellung der gesamten Probleme, die sich aus den umwälzenden Ereignissen des 9. April 1940 und der anschließenden Zeit für das Land Norwegen und darüber hinaus für den gesamten skandinavischen Raum ergeben.

Um sich nicht in Vermutungen und Ungewißheiten zu erschöpfen, ist der Verfasser davon ausgegangen, die sich seinem Auge und Ohr bietenden persönlichen Eindrücke mit dem geistigen, geschichtlichen, materiellen und spezifisch wirtschaftlichen Gegebenheiten in engste Verbindung zu bringen. Durch diese Art der Schau der Dinge ist es vermieden worden, daß blutleere Statistiken und anonyme wirtschaftliche Tabellen und Zahlen ein freudloses Dasein auf Seiten fristen, auf denen der Leser die pulsierende Wirklichkeit erwartet. Die schwebenden Fragen sind außerdem nicht nur unter rein skandinavischen oder gar bloß norwegischen Blickpunkten betrachtet, sondern sie geben dem eine erschöpfende Antwort, der die Dinge heute unter dem einen zentralen Problem sieht: Europa und die Welt. Infolge dieses Blickpunktes, durch die gründliche Betrachtung der Dinge durch einen Kenner, der seit dem Umbruch bis vor wenigen Monaten in Norwegen weilte, sowie durch die außerordentlich geschickte und lebendige Art der Darstellung wird das Buch zu einer Lektüre, die man bis zur letzten Seite mit unverminderter Spannung liest.

172 Seiten mit 12 Bildtafeln, in Halbleinen geb. etwa 6,00 RM.

Bezug durch alle Buchhandlungen!

GAUVERLAG TIROL-VORARLBERG / INNSBRUCK